

**Universidad
Autónoma
Metropolitana**



Casa abierta al tiempo **Azcapotzalco**

DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO
Especialización, Maestría y Doctorado en Diseño

**LA ZONA INDUSTRIAL LERMA COMO MODELO DE CRECIMIENTO URBANO
DISPERSO**

Jesús Adrián Mendoza Hernández

ICR para optar por el grado de Maestro en Diseño
Posgrado en Diseño y Estudios Urbanos

Miembros del Jurado:

Dr. Christof Göbel

Director de la ICR

Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes

Dr. Oscar Terrazas Revilla

Dra. María Teresa Esquivel Hernández

Mtra. Claudia Ortiz Chao

Ciudad de México

Febrero de 2017

RESUMEN

Este trabajo aborda y pone a discusión el crecimiento disperso como modelo de la ciudad neoliberal en Lerma, Estado de México. La ordenación y regulación prevista en los planes de desarrollo urbano no corresponde con su realidad. Donde se preveían zonas agropecuarias, hoy existe vivienda dentro de urbanización precaria carente de infraestructura y equipamiento urbano. Lo mismo en las áreas inundables y de conservación ecológica. La planificación preveía la consolidación de un gran polígono industrial, hoy los parques y zonas industriales se encuentran entremezclados con densas zonas habitacionales, mismas que requieren de servicios y de equipamiento que tampoco fueron contemplados en la planificación institucional. Esta planeación separada e incapacidad de control por parte de los planes de desarrollo en Lerma se ve reflejada en un crecimiento de la ciudad desbordada, anárquica e ineficaz que agranda la brecha de desigualdad social que parece agudizarse en las últimas décadas. La delimitación del área de estudio comprende al polígono denominado: "Zona Industrial Lerma". Esta franja refleja diversas etapas de crecimiento, mismas que manifiestan etapas en el desarrollo urbano institucionalizado en nuestro país. La misma zona refleja diferentes áreas morfológicas que se caracterizan y relacionan en los apartados de este trabajo. El abordaje teórico plantea el crecimiento territorial de la ciudad de Lerma con base en *centralidades*, es decir en lugares donde las actividades sociales más intensas se realizan y que corresponden a un patrón territorial de ejes o caminos (Terrazas, 2010: 9). Este modelo de análisis permite identificar límites y barreras de acuerdo a la tradición conzeniana, es decir, franjas periféricas ligadas a la existencia de líneas de fijación o barreras al crecimiento como se identificará en la cartografía elaborada para el caso de estudio. Esta visión sociológica y geográfica se complementa con el análisis de la zona de estudio a manera de una lectura de la ciudad a través de su forma física como resultado de los procesos sociales y económicos (Vernez, 1997). Procesos que dan lugar a la estructura físico-espacial de las ciudades (Conzen, 1949, Muratori, 1959). El análisis del crecimiento urbano desde la forma física definiendo elementos básicos y procesos. Urbanización, parcelación y edificación (U+P+E), considerando cada uno de estos elementos con su propio origen, historicidad y escala (Solá-Morales, 1972). Más allá de una morfología descriptiva, una morfología que explique que las características de la

forma urbana son el producto de la relación de elementos y procesos involucrados en la construcción y reconstrucción de las ciudades (Espinosa, 2012); en su crecimiento pero también en su transformación.

En la segunda parte del estudio de caso, se explora el cambio de paradigma en las relaciones de poder, donde el ciudadano responde ante omisiones o actuaciones de la planificación institucionalizada. Esta planeación genérica no toma en cuenta las distintas realidades sociales, manifestándose en expresiones emergentes inducidas desde la institucionalidad, imposición de un imaginario de vida colectiva de los planificadores urbanos, que no siempre encuentra eco en los residentes (Esquivel, 2005). Finalmente, se analiza en el área de estudio la correlación entre el crecimiento urbano disperso y el Estado de derecho.

El trabajo busca hacer un aporte y contribuir al diseño de espacios más adecuados para los habitantes de esta ciudad en formación y transformación, así como evidenciar que el marco normativo necesita ajustes para contar con mejores estrategias de orientación en el crecimiento urbano. Se propone una visión sistémica y considerar las interacciones relevantes entre las grandes variables del tejido urbano: *centralidad, producción del suelo urbano y estado de derecho*. La forma urbana vista como la suma del todo, es decir, sus componentes y su relación entre ellos. Se propone un desarrollo adaptativo como estrategia para promover el cambio.

LA ZONA INDUSTRIAL LERMA COMO MODELO DE CRECIMIENTO URBANO DISPERSO.

INTRODUCCIÓN	5
Metodología y estructura.	
CRECIMIENTO DISPERSO COMO MODELO DE LA CIUDAD NEOLIBERAL.	10
Estado del arte y marco conceptual.	
CAPÍTULO I. LERMA DE LA COMPACIDAD A LA CIUDAD NEOLIBERAL.	16
1.1. Lerma durante la segunda mitad del S.XIX y primera del S.XX.	
1.2. El corredor industrial Toluca-Lerma, modelo de industrialización bajo una política económica proteccionista.	33
1.3. Lerma en el contexto de la integración de México a los mercados internacionales.	46
1.4. La ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca y el crecimiento urbano desbordado.	58
CAPÍTULO II. PRODUCCIÓN DEL SUELO URBANO EN LERMA.	69
2.1. Las zonas con mayor plusvalía en Lerma.	
2.2. Infraestructura vial, industrial y carretera como política de promoción para atraer capital extranjero.	72
2.3. Los desarrolladores de vivienda. Los nuevos participantes en el reparto del negocio urbano. La centralidad excluida.	85
CAPÍTULO III. EL CIUDADANO COMÚN EN LA ZONA INDUSTRIAL LERMA.	94
3.1. Democracia, gobernabilidad y gobernanza en Lerma.	
3.2. El ciudadano y los imaginarios de vida colectiva en el tejido urbano de los “conjuntos urbanos”. Identidades urbanas.	100
3.3. Correlación entre crecimiento disperso y Estado de derecho en la Zona Industrial Lerma.	113
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	121
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

Hoy día vemos que, la planeación prevista en los programas de desarrollo urbano para el municipio de Lerma, Estado de México, no corresponde con su realidad. Donde se preveían zonas agropecuarias, hoy existe vivienda dentro de urbanización precaria carente de infraestructura y equipamiento urbano. Lo mismo en las zonas inundables y de conservación ecológica. La planificación preveía la consolidación de un gran polígono industrial, hoy los parques y zonas industriales se encuentran entremezclados con densas zonas habitacionales, mismas que requieren de servicios y de equipamiento que tampoco fueron contemplados en la planificación institucional. Esta planeación separada e incapacidad de control por parte de los planes de desarrollo en Lerma se ve reflejada en urbanizaciones dispersas, fragmentadas, carentes de centralidad y contradicciones en el estado de Derecho.

¿Qué elementos y sus relaciones han contribuido al crecimiento disperso en el área de estudio? y ¿Por qué la planeación prevista en los programas de desarrollo pierde eficacia para ordenar y controlar el territorio? Las recurrentes crisis económicas, aunadas al cambio estructural en el modelo económico de nuestro país, de una economía cerrada y tutelada por el Estado a una abierta y a favor de la desregulación, privatización y austeridad presupuestal¹, han hecho inviable la operatividad de los planes de desarrollo urbano y regionales como herramienta eficaz para el control institucional del crecimiento de nuestras ciudades. El nuevo modelo critica el poder regulador del Estado y pondera la actividad económica en manos de la iniciativa privada y las fuerzas del mercado. Recordemos que los principios planificadores en nuestro país tienen su antecedente jurídico en la Ley General de Asentamientos Humanos (1976), donde el Estado se asume como rector en este ámbito. Si bien, los recursos y la capacidad organizadora del crecimiento de las ciudades por parte del Estado habían sido mermados con la reestructuración económica, le quedaba el uso de la coacción de las leyes a través de la normatividad que establecen los planes de desarrollo urbano y regionales, los cuales han

¹ Revueltas, Andrea. Las reformas del Estado en México: del Estado benefactor al Estado neoliberal. Política y Cultura, núm. 3, invierno, 1993, pp. 215-229. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. Distrito Federal, México.

sido esquemas para la expansión de la ciudad al producir más suelo urbanizable con bajas densidades.

La planeación prevista en los programas de desarrollo urbano para el municipio de Lerma ha sido rebasada por la realidad. Esto se expresa en situaciones como crecimiento disperso, especulación del suelo, *centralidad*² excluida, negación del estado de derecho, entre otras realidades palpables en la cotidianidad. Considero que, los gobiernos de las últimas décadas han dejado el desarrollo urbano y regional en manos de las decisiones puntuales de los grandes desarrolladores privados, quienes en su lógica eficaz, ponderan la acumulación de capital de interés particular sobre el beneficio colectivo. Este modelo de planificación, acumulativo y economicista, parece caminar desvinculado del bienestar ciudadano y del Estado de Derecho, como se analizará en el capitulado.

El modelo económico neoliberal ha privilegiado los intereses de los grandes capitales mundiales. De acuerdo con Negrete Salas, la herramienta del plan como transformador del espacio urbano fue sustituida por la cartera de proyectos, “el objetivo de estos proyectos son <los lugares> y no los ciudadanos que los habitan”³. Esto implica una resignificación territorial donde los gobiernos de las últimas décadas han dejado el desarrollo urbano en manos de las decisiones puntuales de los grandes desarrolladores privados, “donde se busca principalmente el beneficio económico en proyectos de alta rentabilidad”⁴.

De manera paralela a esta política de desarrollo desigual, de arriba hacia abajo. La sociedad civil, busca y encuentra de forma emergente la manera de autocompletar esas carencias de planeación mediante prácticas, muchas de las veces, fuera del orden legal a través de *sociopatologías*⁵. Esto se podría explicar como una gran desvinculación, pues aunque ya existen leyes, reglamentos y una vasta normatividad en materia urbana,

² De acuerdo con Terrazas, la *centralidad* es el lugar donde las actividades sociales más intensas se realizan.

³ Negrete Salas, María Eugenia: Las metrópolis mexicanas: Conceptualización, gestión y agenda de políticas. En: Garza Villarreal, Gustavo y Schteingart, Martha (coordinadores): Los grandes problemas de México. Tomo II, Desarrollo Urbano y Regional, capítulo 4, El Colegio de México (Colmex), México D.F., 2010, pp. 173-212

⁴ *Ibíd.*

⁵ El jurista Márquez Rábago categoriza el incumplimiento de la norma como *sociopatologías* que influyen en los miembros de la sociedad para no solo incumplir sino transgredir la norma.

éstas no se hacen cumplir o se aplican de manera discrecional. Como dicen los juristas, *“una ley que no se puede cumplir, es una ley que no existe”*.

El presente trabajo hace un análisis con el objetivo general de establecer una relación entre la falta de regulación urbana con la causa del crecimiento de la ciudad de Lerma de manera dispersa, ineficiente y segregada durante los últimos años. Adicionalmente, el análisis tendrá la finalidad de contribuir al diseño de espacios más adecuados para los habitantes de esta ciudad en formación y transformación, así como evidenciar que el marco normativo necesita ajustes para contar con mejores estrategias de control en el crecimiento urbano. Resulta apremiante que el Estado, en sus tres niveles de gobierno, retome la planeación urbana y regional con una visión integral que materialice los objetivos de la planificación institucional.

En los capítulos y apartados se establece un diálogo crítico entre diversos autores y sus posturas teóricas para demostrar que en el caso de estudio se percibe un escenario deteriorado, de planeaciones desconectadas de sus objetivos de ordenamiento y mejoras en las relaciones sociales de sus habitantes. La interpretación se realiza a través de cartografía elaborada y consultada, estadísticas, análisis de campo, fotografías, líneas del tiempo y acercamientos con actores vecinales, autoridades y especialistas, principalmente. Si bien, una parte importante de la investigación se hace en documentos, biblio-hemerografía, se complementa con observaciones sistemáticas de análisis de actividades, descripción profunda y flaneo en la zona de estudio.

Dentro de los objetivos secundarios, se describe y caracterizan las consecuencias en la estructura urbana de Lerma que generaron los pulsos económicos de crecimiento y recesión a partir de la segunda mitad del S.XIX hasta la incorporación de nuestra economía al modelo neoliberal. Igualmente, se analiza la resignificación territorial donde se hace patente la discordancia entre la visión redistributiva y de beneficio colectivo de los planes de desarrollo institucionales y los usos de suelo reales. De la misma manera, se analiza el cambio de paradigma en las relaciones de poder, en el que la sociedad civil (sociedades civiles, agrupaciones, entre otras), ejercen acciones y facultades, consideradas exclusivas del Estado (como ordenar y regular los centros de población), para salvaguardar sus intereses particulares y de grupo, que modifican, alteran o contradicen en muchos de los casos, el orden legal y la visión de los planes de desarrollo

institucionales. Ante omisiones o comisiones de la autoridad, el ciudadano responde y actúa.

La delimitación del área de estudio comprende la zona denominada: “Zona Industrial Lerma”, adscrita y reconocida en el Bando Municipal del Ayuntamiento de Lerma 2016. Esta franja refleja diversas etapas de crecimiento, mismas que manifiestan diversas etapas del desarrollo urbano institucionalizado en nuestro país. La misma zona refleja diversas áreas morfológicas que se caracterizarán y relacionarán en los diversos apartados de este trabajo.

METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA

Para lograr los objetivos trazados se plantea un acercamiento intersubjetivo, que percibe la realidad objetiva (estructura física de la ciudad), y la subjetiva (estructura espacial de la ciudad) para mayor comprensión del fenómeno de crecimiento disperso. Las formas de recolección, análisis y vinculación de datos fueron:

Revisión bibliográfica. Consistente en identificación, revisión y selección de autores a través de material escrito y gráfico, así como la propia producción de los profesores-investigadores del claustro de Estudios Urbanos, todos afines a la inquietud de investigación.

Análisis cartográfico. Planos y cartas afines al área de estudio relevantes como elemento de estudio e interpretación. Estudios geográficos, paisaje y forma urbana y regional relacionados a la zona de estudio. Elaboración de planos interpretativos sobre el crecimiento disperso y su evolución histórica, así como aspectos relacionados.

Análisis fotográfico. Para mostrar y complementar lo presentado con gráficos y planos. Se consultaron y trabajaron con aerofotos de la zona de estudio fechadas en 1995.

Entrevistas. Se realizaron como un modo de registro oral para identificar aspectos relacionados al crecimiento urbano, servicios, calidad de vida y legislación urbana. Las entrevistas fueron abiertas, guiadas hacia el tema central de investigación y registradas en cuaderno de notas.

Visitas de campo. Se llevaron a cabo en varios momentos de la investigación. Algunas de carácter exploratorio con base en el flaneo y algunas más específicas de acuerdo a los objetivos de cada capítulo. Se utilizaron varios medios para éstas, a pie, bicicleta,

automóvil y transporte público. Las entrevistas a ciudadanos, autoridades y especialistas también fueron concertadas.

La ICR está estructurada en Introducción, estado del arte y marco teórico, tres capítulos, conclusiones y recomendaciones, bibliografía y anexos.

En el primer capítulo se describe y analiza el crecimiento urbano de la zona de estudio desde la segunda mitad del S.XIX hasta la actualidad. Los momentos fueron definidos con base en la planeación institucional y los ciclos económicos históricos.

El segundo capítulo aborda la producción del suelo urbano como otro de los aspectos relevantes en el crecimiento disperso de la ciudad. Se hace hincapié en la restructuración económica de finales de los 80, como un poderoso actante que cambió las relaciones entre el Estado y el desarrollo urbano y regional.

El tercer capítulo muestra la visión ciudadana en la zona de estudio, su relación con la autoridad, la cotidianidad, el conflicto y calidad de vida producto de habitar conglomerados urbanos en un modelo de crecimiento disperso. Se hace énfasis en los imaginarios de vida colectiva y la correlación entre crecimiento disperso y el Estado de derecho.

Finalmente en las conclusiones y recomendaciones se ofrece una propuesta de crecimiento adaptativo basado en un sistema complejo donde los aspectos relevantes son centralidad, producción del suelo urbano y Estado de derecho.

CRECIMIENTO DISPERSO COMO MODELO DE LA CIUDAD NEOLIBERAL.

ESTADO DEL ARTE Y MARCO CONCEPTUAL

Partimos de que el crecimiento urbano en Lerma se da en un contexto de carácter metropolitano y en función de las escalas regional, nacional y global. En este carácter metropolitano, Lerma se ubica entre dos grandes centralidades como lo son la ciudad de México y la ciudad de Toluca, dependiente y subordinada a las relaciones entre estas dos zonas metropolitanas. Podemos decir que este proceso productivo tiene su origen desde el Virreinato y se aceleró con la entrada de nuestro país a la modernidad capitalista, es por esta razón que el análisis comienza a partir de la segunda mitad del siglo XIX, con la Desamortización de Fincas Rústicas y Urbanas de las Corporaciones Civiles y Eclesiásticas (Ley Lerdo, 1856), la instalación de las primeras industrias en la región, la puesta en marcha de la línea del ferrocarril México-Toluca y su reflejo en la vida cotidiana de la incipiente comunidad lermense, es una visión del crecimiento de la forma urbana y evolución sociológica en su conjunto.

Para fines de este análisis, dentro de esta etapa industrial en la historia reciente de nuestro país, se ubicaron grandes momentos en el desarrollo urbano institucionalizado (marco jurídico) en México (FIGURA 1), estas tres generaciones muestran el avance histórico de la estructura político administrativa de la planeación moderna en nuestro país. De manera paralela, se identifica la producción del suelo urbano como una característica intrínseca de hacer ciudad gestada durante estos periodos y llevada al extremo en nuestros días. La visión redistributiva de la planeación se desvanece mientras emerge la ciudad como producto al mejor postor.

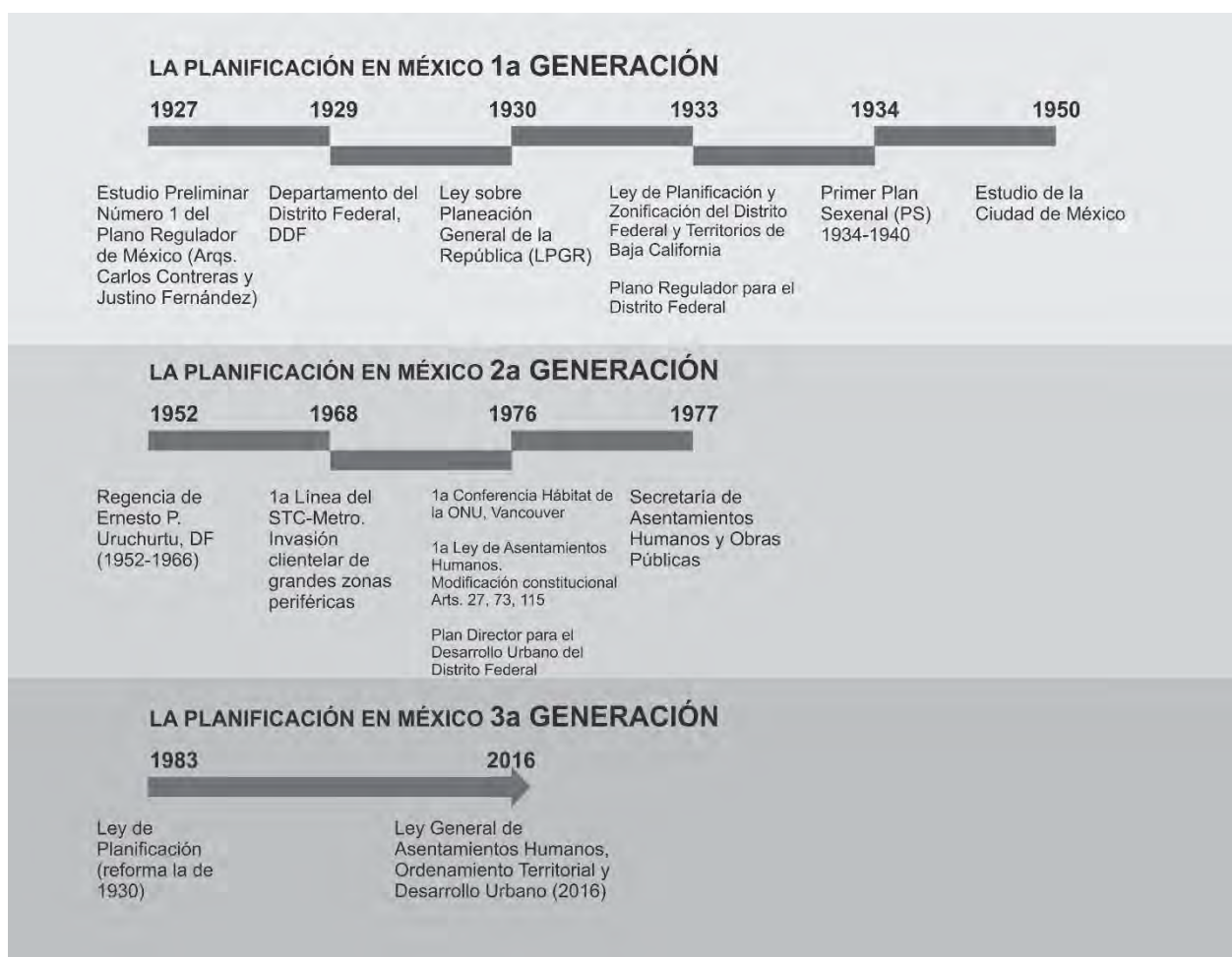


FIGURA 1. La planificación en México. Elaboración propia con base en: Sánchez Ruiz, Gerardo G: La Ciudad de México en el Periodo de las Regencias 1929 a 1997, Universidad Autónoma Metropolitana / Gobierno del Distrito Federal, México DF, 1999.

Negrete Salas, María Eugenia: Las metrópolis mexicanas: Conceptualización, gestión y agenda de políticas. En: Garza Villarreal, Gustavo y Schteingart, Martha (coordinadores): Los grandes problemas de México. Tomo II, Desarrollo Urbano y Regional, capítulo 4, El Colegio de México (Colmex), México DF, 2010.

En la primera mitad de este trabajo se analizará tanto la forma urbana heredada de la ciudad primigenia en un momento previo a la etapa porfirista marcada por la Desamortización de los Bienes del Clero y su reflejo de estos momentos de la estructura político administrativa de la planeación en la zona de estudio de Lerma.

Por otra parte, este trabajo plantea el crecimiento territorial de la ciudad de Lerma con base en *centralidades*, es decir en lugares donde las actividades sociales más intensas se realizan (Terrazas, 2010: 9), rompiendo así con el viejo concepto de que la centralidad

está determinada por el “casco viejo”, por el centro “histórico” o tradicional, por la construcción primigenia de tal o cual población. Se ubica al *centro* dentro de una noción de construcción y dinamismo, de actividad y de vida. Este análisis contrasta con los estudios basados en una visión geográfica en el tiempo, donde se parte de una estructura espacial monocéntrica que crece alrededor de un núcleo central en anillos concéntricos a través del tiempo, con un decremento de densidad poblacional directamente proporcional a la distancia del núcleo primigenio. También contrasta con aquellos estudios derivados de una concepción del crecimiento urbano por sectores, el territorio central de Lerma (ciudad primigenia) ha permanecido como una ínsula rodeada de cuerpos de agua superficiales, sin bien muy mermados en la actualidad, han funcionado como franjas de fijación que inhiben el crecimiento. Tanto los modelos de análisis de la estructura urbana de crecimiento concéntricos, radiocéntricos y de sectores, tampoco abundan ni profundizan en los aspectos sociales y culturales como el estado de Derecho y las identidades.

De acuerdo con Terrazas, el concepto de *centralidad* del que se parte se refiere al lugar en el territorio urbano donde se realizan las actividades sociales más intensas como son el comercio, los servicios, las manifestaciones culturales y políticas y, en general, el intercambio social significativo. Se basa en la concepción de que la localización de la *centralidad* corresponde a un patrón territorial de ejes o caminos, representados éstos por las principales vías de comunicación y rutas de transporte en el interior de la ciudad.⁶ Este modelo de análisis permite identificar límites y barreras (al crecimiento) de acuerdo a la escuela Conzeniana. En el análisis de la microescala, una de las conceptualizaciones que aporta M.R.G. Conzen, están las *líneas de fijación*, componente urbano que actúa como contenedor al crecimiento de la ciudad. Este concepto se relacionó en un primera acepción con elementos físicos como ríos, murallas o tendidos de ferrocarril, sin embargo, Espinosa amplía esta definición hacia lo intangible, en el entendido de que la ciudad se conforma por dos estructuras, la física y la espacial. Esta definición ampliada es la que se utiliza y se identificará en la cartografía elaborada para el presente caso de estudio. Otra conceptualización relacionada y utilizada es la noción de *franja periférica* (franja

⁶ Terrazas, Óscar, “Los caminos de la metrópoli, el caso del corredor Tlaxcala-Puebla, UAM/CONACYT, México, 2005.

cinturón-fringe belt), cuya asociación no solo se puede representar en áreas urbanas, sino que ayuda a referenciar aquellas áreas formadas en periodos de recesión o contracción al crecimiento, pudiendo estar fuera del conglomerado urbano, con usos de suelo atípicos que no incluyen los usos para vivienda. Continuando con esta visión, Conzen identifica áreas geográficas fundamentado en una división tripartita con base al plano, estructura del edificio y uso del suelo que denominó región morfológica o unidad de paisaje. La identificación y aplicación de este concepto puede ser ampliado, también de acuerdo a Espinosa, a otros componentes como la tenencia de la tierra, el valor del suelo, la densidad y a cualquier otro elemento (físico o espacial) que pueda ser analizado y mapeado por unidad geográfica.

Esta visión sociológica y geográfica se complementa con el análisis de la zona de estudio a manera de una lectura de la ciudad a través de su forma física como resultado de los procesos sociales y económicos (Vernez, 1997). Procesos que dan lugar a la estructura físico-espacial de las ciudades (M.R.G. Conzen, 1949, Muratori, 1959). El análisis del crecimiento urbano desde la forma física definiendo elementos básicos y procesos. Urbanización (calles), parcelación (lotes, predios) y edificación (casas, edificios), (U+P+E), considerando cada uno de estos elementos con su propio origen, historicidad y escala. Sus diferentes formas de organización es lo que resulta en las formas urbanas (Solá-Morales, 1972). De esta manera, el crecimiento de los tejidos adquiere características propias, por ejemplo, en un fraccionamiento del tipo inmobiliario-industrial se concibe la Urbanización y la Parcelación de manera integral (UP), bajo un plan maestro donde se prevé cierto equipamiento, servicios básicos, y posteriormente se realiza la Edificación (E). Así: UP+E.

Si el planteamiento es que la forma urbana está directamente relacionada con la calidad de vida de sus habitantes, se pondera entonces el análisis de estos procesos como parte medular para entender el producto final que son las ciudades actuales, como es el caso de Lerma. Esta relación de elementos y procesos involucrados permite explicar la forma urbana como su producto. Lo construido y lo que ahí ocurre, su crecimiento y su transformación.

En la segunda parte del estudio de caso, se explora el cambio de paradigma en las relaciones de poder, donde el ciudadano responde ante omisiones o actuaciones de la planificación institucionalizada. La forma urbana como producto de su relación social. La planeación institucional tiende a generalizar, y todo lo que no entra en el Plan, queda fuera, se segrega al no tomar en cuenta la contextualización, las distintas realidades sociales. En Lerma se replica el espejismo de la vivienda mínima donde el problema no es tanto de tamaño sino de *ciudad*, es decir, que la localización a grandes distancias de los espacios laborales, amuralladas, sin servicios y multiplicidad de vida (sin centralidad), impiden ejercer la ciudadanía, por tanto, no se puede definir como ciudad (Ortiz Struck, 2014). La autogestión de la vivienda y sus servicios ha sido la otra opción para el desarrollo y crecimiento de la ciudad en Lerma. Pensamiento alienado vs. Pensamiento creativo (Castoriadis, 2013). De esta manera, el análisis de la construcción de nuevas identidades, como elemento de la estructura espacial, se propone como herramienta clave para entender los procesos que dan lugar a nuevas formas urbanas como en el caso de Lerma, sus repercusiones en la calidad de vida y relaciones sociales de sus habitantes-autoridades. Tamayo y Wilder definen a la identidad en la conciencia del ser y del estar colectivo aunados a una temporalidad, a la vida cotidiana, y que derivado de las condiciones recientes en la formación de tejidos urbanos de vivienda y de centralidad en el área de estudio, repercuten en la conformación de identidades, ya sea mediante su creación, transformación o incluso, agotamiento.

Una de las discusiones vigentes en el crecimiento de las ciudades visto desde la forma urbana suele partir de adoptar la compacidad, heredada de los antiguos modelos eurocentristas, con actividades y servicios centralizados o bien, atender hacia el modelo disperso, expresión más reciente de modelos norteamericanos, caracterizados por vastas zonas urbanizadas con centralidades intermitentes o en proceso de consolidación. Esta discusión no pretende basarse entre la elección de un modelo y otro, sino en la relación social, política, económica que se manifiesta en el crecimiento dentro de un patrón u otro. En analizar si el Plan ha sido herramienta eficaz para controlar y regular un modelo u otro. Es así como, las categorías de análisis para este trabajo están definidas por tres grandes aspectos o variables y sus correlaciones. Estas son, la *centralidad*, definida, como ya se mencionó, en lugares donde las actividades sociales más intensas se realizan y que adoptan un patrón de ejes o caminos. Son propiedades de la centralidad el

comercio, el empleo, servicios y equipamientos urbanos. La *producción del suelo urbano*, derivada de una relación social a través de la propiedad privada del suelo. Sus propiedades están vinculadas a la plusvalía, el mercado y la especulación. Finalmente, la otra gran categoría del tejido urbano está definida por la vigencia del *estado de Derecho* en la zona de estudio. Sus propiedades se definen con base al marco jurídico que sustenta la planificación institucional, la división de poderes, su legalidad y el goce de derechos fundamentales. Las interacciones relevantes entre estas grandes variables del tejido urbano: *centralidad, producción del suelo urbano y estado de derecho*, nos permiten comprender a la forma urbana como la suma del todo, es decir, sus componentes y su relación entre ellos. Esta categorización nos permitirá reconstruir la realidad urbana en tiempo y lugar definidos en el capitulado.

CAPÍTULO I. LERMA DE LA COMPACIDAD A LA CIUDAD NEOLIBERAL.

1.1. LERMA DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL S. XIX Y PRIMERA DEL S.XX.

Los gobiernos de Juárez y Lerdo de Tejada habían cimentado el camino hacia la modernidad mexicana. La promulgación de la Constitución de 1857, las Leyes de Reforma y la desamortización de los bienes del clero se vieron reflejadas territorialmente en grandes latifundios representados por haciendas y ranchos localizados por toda la región. Las haciendas de labor El Cerrillo y Doña Rosa, se encontraban situadas en el área de estudio. Su localización no era fortuita, pues obedecía a la ubicación de las vías de comunicación, las principales eran el camino real México-Toluca, y el tendido férreo México-Toluca. En ambos casos, Lerma era paso obligado debido a su condición hidrológica. El caserío conformado por unas cuantas manzanas se localizaba en medio de un área cenagosa, entre tulares y limitada por cuerpos de agua al norte y al sur. La construcción primigenia de Lerma se mantenía compacta, con una traza fundacional ortogonal al margen del camino real. Hasta principios del siglo XIX, Lerma contaba con dos garitas, una a cada extremo de la villa.

En el territorio central de Lerma, la economía estaba conformada por la producción agrícola y ganadera de 16 haciendas y 20 ranchos. La producción de leche y sus derivados combinada con la agricultura, constituyeron a principios del siglo XX, las principales actividades económicas.⁷

⁷ Según datos oficiales publicados en la página web del Ayuntamiento de Lerma (2013-2015)

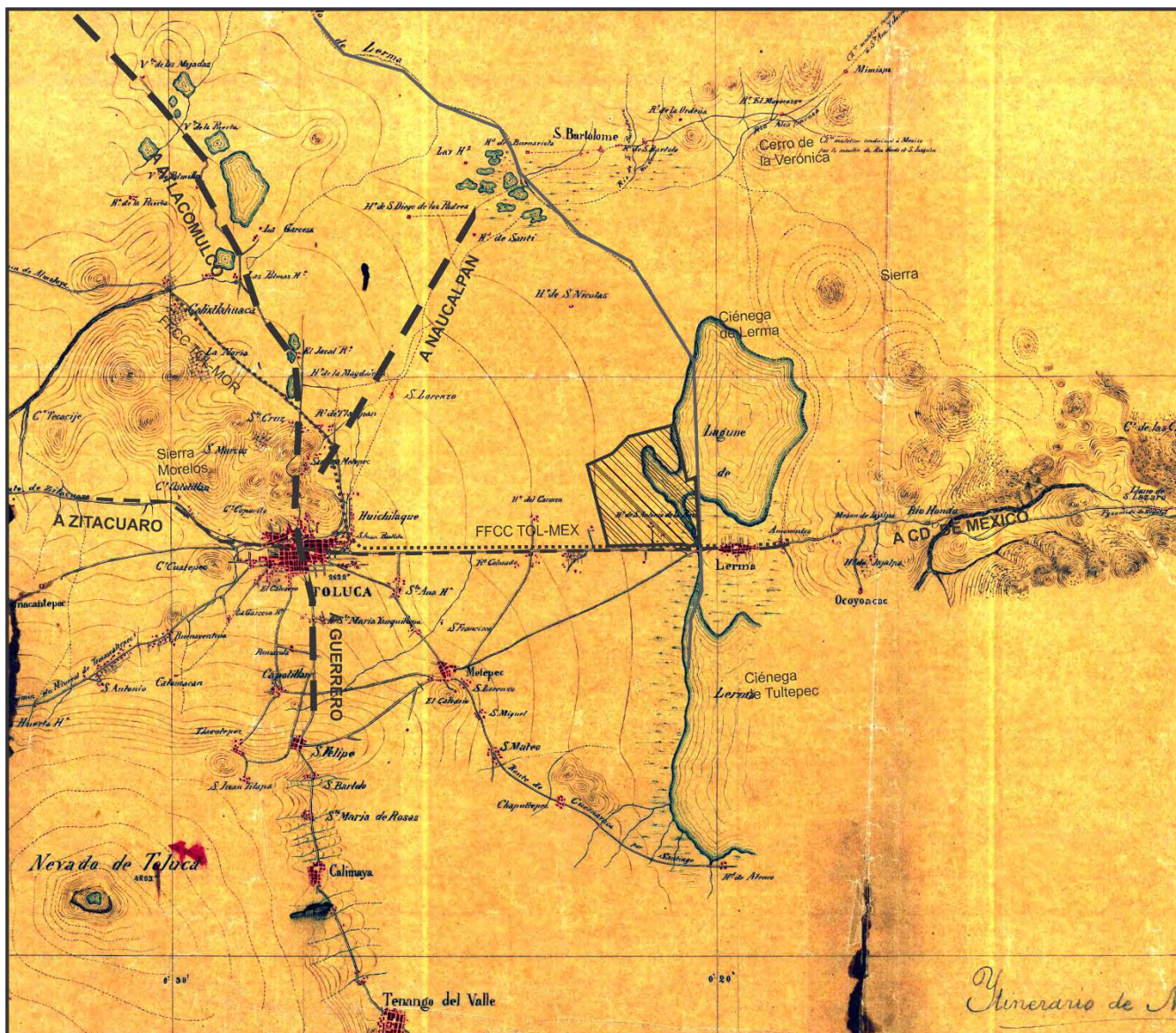


FIGURA 2. Trazo de los principales caminos y rutas (elaboración propia) sobre una sección del manuscrito a color del itinerario de México a Toluca. Fecha: Finales del S.XIX. Colección Orozco y Berra. N° clasificador: 2627-OYB-7251-A.

En la FIGURA 2 se observa claramente la posición estratégica de Lerma, una ciudad que nació de la necesidad de mantener a salvo las personas y mercancías que transitaban entre la ciudad de México, Toluca, “Tierradentro” (Michoacán y Guadalajara) y viceversa. La centralidad, su actividad de vida, que representaba su núcleo primigenio se mantuvo desde su fundación en 1611 hasta la primera mitad del siglo XX. El caserío se asentó sobre la isleta de Santa Clara (Tututepeque) para dar resguardo a las diligencias y viajeros. De la misma manera, en una escala mayor, se observan los ejes o caminos que

la ciudad de Toluca distribuía, estos caminos, nuevos nodos⁸ de centralidad, marcarían los futuros procesos de expansión territorial de la región. En el mapa también se apreciaban las curvas de nivel, dichas regiones definieron franjas periféricas (franjas cinturón), que mantuvieron un carácter agropecuario (uso de suelo), ligado a la producción hacendaria de la época.

En la zona de estudio marcado en el recuadro *ashurado* ya aparece la Hacienda de San Antonio de Padua (alias Doña Rosa) creada en 1618, de actividad agropecuaria y un brazo de la laguna norte de Lerma. La parcelación permanece como suelo agrícola delimitada al sur por las líneas de fijación que constituyen el camino real y la línea de ferrocarril; y al este, por la laguna norte y el propio río Lerma. La *Ley Lerdo*, fue un potente operador espacial, representaba la corriente liberal que fomentaba la subdivisión de la tierra y la creación de nuevos propietarios. A decir de Gloria Camacho⁹, dicho ordenamiento “aseguraba la intromisión de los gobiernos estatales y federal en el manejo de los bienes de los pueblos. La política desamortizadora buscaba dos cosas. Una, favorecer el desarrollo de la propiedad privada como un derecho inherente al hombre. Y dos, afectar y modificar la propiedad territorial inalienable (o en manos muertas) y el carácter de sus poseedores originales”. En otras palabras, la cuenca y su dinámica hidrológica habían sido enajenadas a la dinámica liberal. Las haciendas y sus caminos determinarían el futuro de este territorio. Las jurisdicciones de la Iglesia, el Estado mexicano y los pueblos originarios, habían sido transformados, es decir, desterritorializados¹⁰. Cabecera de foranía, parroquia, vicaría, pueblo, hacienda, rancho, adquirirían nuevos significados en el mapa de las relaciones de territorio y poder.

El para-digma (para-dogma) capitalista llegaba a México con el capital foráneo que necesitaba una infraestructura y marco legal eficientes para su reproducción. De esta

⁸ Se emplea la concepción de nodo como concentraciones de determinada característica, en este caso de centralidad e intercambio social significativo. Para Kevin Lynch, los nodos pueden adoptar forma variada, pequeños puntos ciudadanos o ser grandes manzanas pasando por formas lineales algo prolongadas e incluso barrios centrales. Según la escala, una ciudad puede convertirse en nodo dentro de un contexto regional o internacional.

⁹ Agua y liberalismo. El proyecto estatal de desecación de las lagunas del Alto Lerma, 1850-1075. Gloria Camacho Pichardo. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social: Archivo Histórico del Agua, 2007 (Biblioteca del agua)

¹⁰ Visto así, la relación dinámica de desterritorialización nos acerca a la noción de García Canclini, donde se pierde la relación cultural original con su territorio, diferente a las nociones de mestizaje o sincretismo. Los pueblos originarios de origen otomí fueron obligados a contraerse hacia las montañas.

manera se impulsaron la construcción de las líneas de ferrocarril Toluca-Tenango-San Juan y la ruta México-Toluca (1881), que pasaba por Lerma, y que partía hacia Tlalpujahua-Acámbaro-Morelia (1883), lo que constituyó la modernización de “trayectos matrices”¹¹ que unían centralidades. Otros trayectos no menos importantes fueron los caminos hacia la zona minera de Sultepec, Temascaltepec y El Oro.

El nuevo orden se expresó en grandes inversiones en comunicaciones. El camino real México-Toluca que comunicaba y facilitaba el comercio de la ciudad de México con Toluca y “Tierradentro” (Michoacán y Guadalajara), fue complementado con el ferrocarril, la duración del traslado en diligencia entre la ciudad de México y Toluca que duraba al menos doce horas en condiciones de clima favorables, con la implementación de la ruta férrea se tradujo en tan solo tres horas¹².

La forma urbana dispuesta en la FIGURA 3 se configura en los elementos básicos de urbanización, parcelación y edificación (U+P+E). Dispuesta de la siguiente manera: La urbanización (calles y avenidas) es longitudinal al camino real como ya se hizo notar, y determinada por una parcelación de disposición jerárquica, la plaza central distribuía las edificaciones de los poderes representados por la iglesia, la casa del gobernador local y comerciantes, todos españoles. La población indígena fue admitida como servidumbre y en las labores del campo y pastoreo de las familias de origen peninsular ibérico. Los materiales predominantes de las edificaciones eran piedra, adobe, teja y viguería de madera que constituía un paisaje homogéneo, con unidad morfológica.

¹¹ Para el morfólogo italiano Gianfranco Caniggia la ciudad es una estructura compleja en una analogía organicista y concebida como un “organismo”. De entre sus elementos básicos, resalta la categorización que hace de las vías, los caminos, los trayectos edificados, parte esencial del tejido urbano. Así, clasifica y jerarquiza las vías como “trayectos matriz” (aquellas vías fundamentales que unen dos puntos); “trayectos de implantación de edificación” (vías secundarias trazadas a partir de las anteriores para dar acceso a las edificaciones); y “trayectos de unión entre trayectos de implantación de edificación” (como vías de conexión).

¹² EL CAMINO MÉXICO-TOLUCA. PROYECTO DEL INGENIERO MILITAR MANUEL AGUSTÍN MASCARÓ. NUEVA ESPAÑA, 1791-1795. María del Carmen León García. El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.

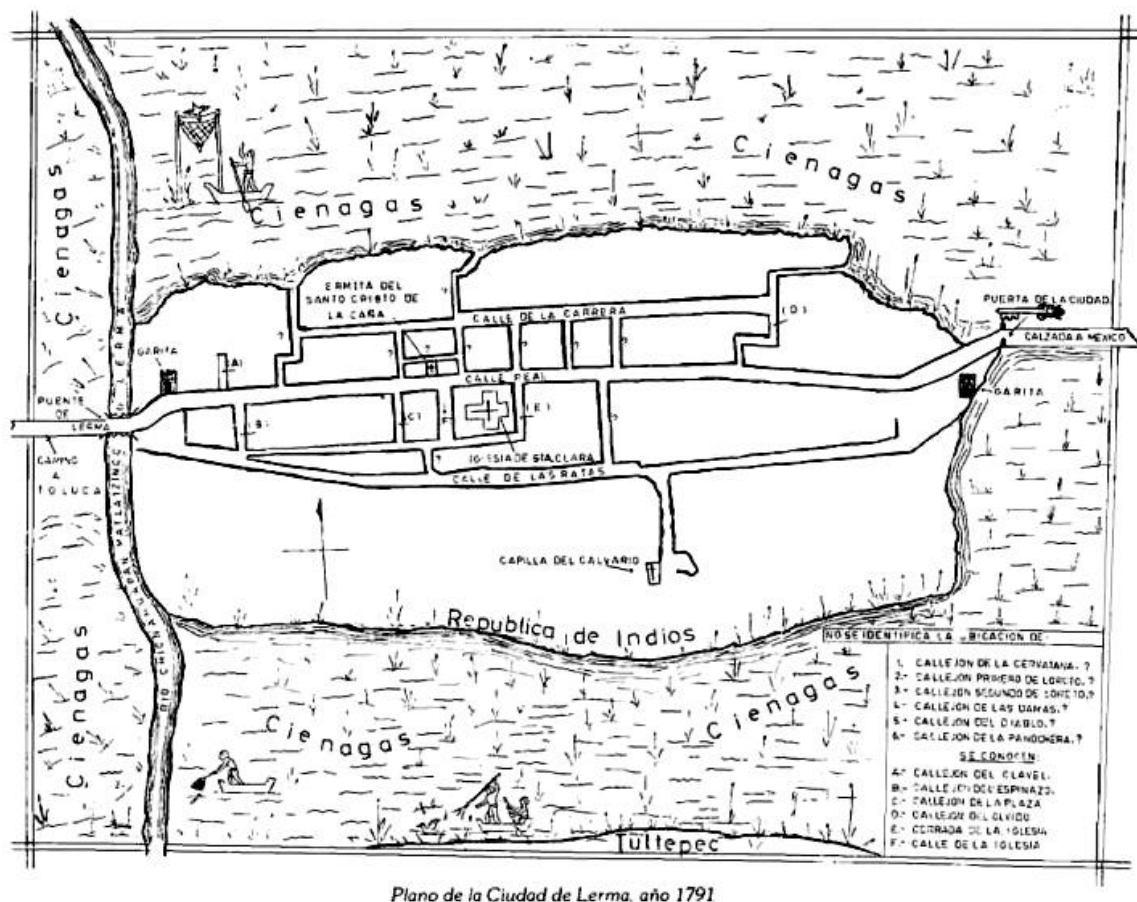


FIGURA 3. Organización de la forma urbana primigenia de Lerma desde su fundación en 1611 hasta mediados del siglo XIX. Antes del tendido férreo. El plano muestra una ciudad bajo la unidad monárquica, pero segregada inicialmente en dos comunidades: “la república de españoles” y “la república de indios”. La acepción de “república” es la de origen latino *res-publica*, que significa “bien común” o “cosa pública”. Fuente: Mapa de la Ciudad de Lerma en 1791. Atlas Histórico de la Cuenca Alta del Río Lerma, Pág. 250.

Díaz subvencionó la construcción de ferrocarriles a la razón de entre 6 y 8 mil pesos por kilómetro y la concesión de un derecho de vía de 60 metros a cada lado, el derecho a la explotación de recursos mineros si eran hallados y los predios necesarios para el equipamiento de los servicios (C. Cardoso, 1980:291). De esta manera las centralidades se desbordaban de las ciudades como una manera de acrecentar y fomentar la prosperidad material, aunque no para todos. El periodo porfiriano (1877-1911) condicionó el desarrollo y evolución de una sociedad que con gusto, a cambio del “progreso” se sometía a una dictadura (Lira, 1990:141). En la FIGURA 4 se muestra la “Carta general

del arzobispado” fechado en 1872¹³. La carta es un diagnóstico detallado de los bienes y posesiones que las autoridades eclesiásticas mandaron a hacer justo después de la Ley Lerdo. La zona de estudio se haya dentro de los límites de la Foranía de Tenango, también aparece registrada la Hacienda Doña Rosa, así como la categoría de “Parroquia” al templo católico de Santa Clara en Lerma. Otro detalle que llama la atención, es que el trayecto del Ferrocarril México-Toluca fue trazado en esta carta justo sobre la laguna norte de Lerma. Se entienden las dificultades técnicas y presupuesto de la época para llevar esto a cabo, en la realidad, el trayecto final se presenta en la FIGURA 5, donde la ruta férrea acompaña al camino real México-Toluca hasta llegar a la Sierra de las Cruces, donde hace un quiebre hacia el norte en dirección al poblado de Huxquilucan, pasa por San Bartolo y finalmente llega a la ciudad de México por Tacuba donde remataba en la Estación Colonia. De esta manera se evidencian, los supuestos referidos por Terrazas y Caniggia, donde los trayectos, los caminos, son elementos esenciales en la génesis de la aglomeración urbana.

¹³ El cartógrafo decimonónico Antonio García Cubas realizó esta *Carta general del arzobispado de México* en 1872. Fue don Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, arzobispo desde el Segundo Imperio, quien solicitó esta carta a García Cubas con el fin de saber exactamente cuáles eran las jurisdicciones de la Iglesia y con ello reaccionar ante la pérdida de los bienes del clero, que habían decretado años antes los liberales en el país. El preciso mapa de García Cubas es ejemplo de la calidad del trabajo cartográfico de este erudito; en él, García Cubas distinguió entre la “cabecera de foranía, parroquia, vicaría, pueblo, hacienda y rancho”, además, incluyó la información sobre las líneas de transporte: “ferrocarril en exploración y ferrocarril en ejecución”, y anotó los límites “de foranía, de parroquia, de estados y de distrito”. La escala del mapa es de 1:300 000 y se posicionaron minuciosamente las poblaciones que cayeron dentro de esta jurisdicción. La mayor parte del actual Estado de México recae en la foranía de Tenango, que abarcaba el valle de Toluca e iba hasta la serranía del Monte Alto, al norte de Jiquipilco. La copia que aquí se muestra fue firmada por el propio García Cubas y enviada a Manuel Orozco y Berra. (Texto de Omar Olivares Sandoval, Atlas Histórico del Estado de México, Fondo Editorial del Estado de México, 2013, página 40).



FIGURA 4. Antonio García Cubas. Carta general del arzobispado de México, 1872, escala 1:300 000, impreso en papel, 92x80cm, Mapoteca Orozco y Berra, Colección Orozco y Berra, Estado de México, varilla OYBMEX01, N° clasificador: 1155-OYB-7251-A.



FIGURA 5. Trayecto del Ferrocarril México-Toluca. En el capítulo “Recorrido del tren de México a Toluca, 1883” del Volumen 3 “México pintoresco, artístico y monumental”, Manuel Rivera Cambas hace una descripción del recorrido que se hacía en tres horas de la Estación Colonia de la ciudad de México a Toluca.

La etapa porfirista (1877-1911) se caracteriza por llevar a la práctica los postulados liberales una vez que la acumulación originaria del capital hubo terminado (E. Segurajáuregui, 1990:21). Un modelo heterónomo de crecimiento y progreso donde el Estado mexicano articulaba las inversiones e intereses de los países hegemónicos: Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, entre otros.

País	Dólares	Porcentaje
Estados Unidos	137' 341 , 731	40
Gran Bretaña	86' 394 , 800	28
Francia	57' 220 , 000	19
Holanda	10' 311 , 700	3
Alemania	9' 360 , 000	3
Suiza	3' 891 , 500	1
Totales:	304' 519 , 731	

FIGURA 6. Inversiones extranjeras en ferrocarriles durante el porfiriato. Este modelo heterónomo de crecimiento económico influiría directamente en la contracción del crecimiento urbano en la etapa revolucionaria. Fuente: D'Olwer Nicolau, Luis; *Las inversiones extranjeras*, Daniel Cossío Villegas, (Coord.), *Historia Moderna de México. El Porfiriato, vida económica*, p. 1103.

Si bien, la forma urbana en las ciudades de Toluca y Lerma durante el porfiriato se mantuvo compacta y bajo la concepción reticular virreinal de acuerdo a las Ordenanzas de Felipe II, la relación de territorio y poder se manifestó principalmente, como ya se mencionó, en la redistribución de los bienes del clero en haciendas y ranchos, y en el trazo de la ruta del ferrocarril México-Toluca. Sin embargo, este nuevo orden abanderado por el positivismo, no tomó en cuenta a los pueblos originarios asentados en los márgenes del río Lerma y sus lagunas. Otomíes al oriente del lago y matlatzincas al poniente, habitaron desde tiempos precolombinos esta región, desarrollando toda una cultura alrededor del acuífero. En una relación dinámica de desterritorialización, la cultura otomí se vio obligada a replegarse hacia la región montañosa de Lerma, mientras los matlatzincas a replegarse hacia el valle de Toluca. Varias iniciativas de desecación de las lagunas de Lerma han quedado registradas desde mediados del siglo XIX, en un intento de ampliar los territorios dedicados a la agricultura y a la extracción de agua potable para complementar la dotación del servicio a la ciudad de México.

La antigua condición propietaria de los pueblos originarios de Lerma (Otomíes al oriente y Matlazincas al Poniente) se vio afectada por la nueva ley anticorporativa por una parte, por los hacendados españoles, quienes veían en este ordenamiento (Ley Lerdo) una oportunidad para ampliar sus zonas de explotación y cultivo, y por otra, la iniciativa federal, quien promovía un modelo heterónimo de crecimiento y progreso donde el Estado articulaba las inversiones e intereses de países hegemónicos (Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, entre otros).

De las más de 30 mil ha. de humedales que se registraban a principios del siglo XX, solo se conservan alrededor de 3 mil ha. de las que tan solo mil ha. permanecen con agua (2016). Los manantiales abastecían tres vasos lacustres bien definidos en los mapas de la época: el primero denominado Chicognahuapan (Almoleza del Río), Chimaliapan (Laguna de Lerma) y al norte, el vaso de Chignahuapan (Laguna de Atarasquillo). La riqueza biológica de las lagunas, ofrecían a sus pobladores ribereños comida, forrajes, medicina, chinampas y usos ornamentales. Estas actividades originarias fueron sustituidas por la producción pecuaria y de cultivos por los ranchos y haciendas. De ahí su impacto en la expansión del suelo agrícola. Ver FIGURA 7.

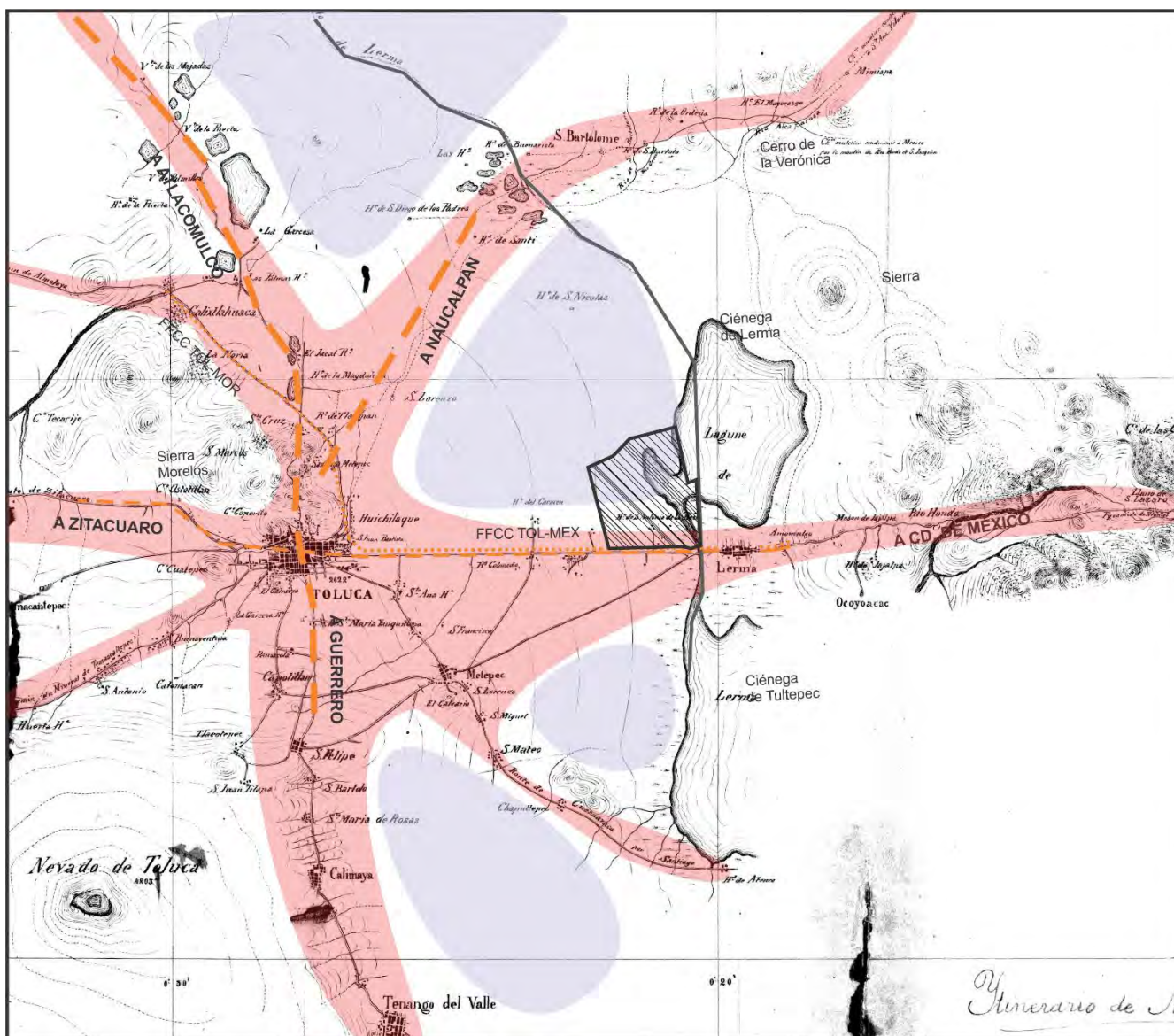


FIGURA 8. Teoría de los caminos y “trayectos edificados” como módulo fundamental en la génesis de las ciudades. Antes que a la estructura física de una ciudad, le antecede una estructura físico-espacial en forma de camino. Un trazo de vida donde se comparte el intercambio y la interacción social, es decir, una centralidad. En la figura se representan los trayectos matrices que unen centralidades mayores, pero también otros trayectos secundarios que Caniggia llamó “trayectos de implantación” y que se complementan para finalmente dar acceso a las edificaciones. Entre los trayectos se visualizan franjas periféricas en espera de ser absorbidas por la dinámica de crecimiento en el tejido urbano.

El polígono ashurado comprende la delimitación del área de estudio, actualmente denominada “Zona Industrial Lerma”, adscrita y reconocida en el Bando Municipal del Ayuntamiento de Lerma 2016. Fuente: Elaboración propia con base en el “Trazo de los principales caminos y rutas sobre una sección del manuscrito a color del itinerario de México a Toluca.” Fecha: Finales del S.XIX. Colección Orozco y Berra. N° clasificador: 2627-OYB-7251-A.

A la incipiente actividad industrial de consumo en Toluca y Lerma se le unió la dinámica de las haciendas de la región, como proveedoras de materias primas y mano de obra barata. En la escala regional representada en la FIGURA 8, se visualizan los principales trayectos matrices, entre los caminos se establecen grandes franjas periféricas (en color morado), mismas que a la postre se integrarán a la centralidad, y a la oferta de suelo urbano. En la misma figura, se aprecia la unidad parcelaria en el área de estudio permanece aún como suelo agrícola, la “Hacienda de San Antonio de la Rosa” también conocida como “Hacienda de San Antonio de Padua” o “Doña Rosa”, se conectaba hacia el trayecto matriz Toluca-Cd. México como módulo fundamental para su desarrollo, mientras hacia el norte el área se mantuvo homogénea como franja periférica y a la espera de ser adherida al suelo urbano.

La ciudad de Toluca ha tenido una vocación fabril. Desde finales del S. XIX y principios del S.XX ha destacado su producción textilera, su cervecería e industria harinera entre otras actividades, fuertemente impulsadas a partir de la incorporación del ferrocarril. Las líneas férreas fueron tendidas entre fábricas, haciendas y minas lo que facilitó el intercambio de mercancías. A finales del S.XIX, Toluca basaba su economía en las cervecerías fundadas por alemanes, la industria textil fundada por franceses y la harinera fundada por los hermanos Henkel, también alemanes, impulsores del ferrocarril Toluca-Tenango-San Juan y dueños del Banco del Estado de México. El comercio estaba dominado por españoles, alemanes y franceses; y la expansión de las comunicaciones se determinaban por la construcción del ferrocarril México-Toluca (1881), y México-Morelia (1883). Este periodo de auge y crecimiento se vería terminado con el movimiento revolucionario.

Característica de esta región de la Cuenca Alta del Río Lerma, es un producto derivado de una planta silvestre, la raíz de zacatón, que en 1872 registró un pilar económico de la región junto con la minería según datos del Atlas Industrial de la Cuenca Alta del Río Lerma. Con esta raíz se producían cuerdas y escobetas que tenían alta demanda en Estados Unidos y Europa. De esta manera se evidencia que las haciendas se integraron activamente al modo de producción capitalista al evolucionar de un sistema semifeudal de autoconsumo a uno industrial. Especialmente de las 19 fábricas que se tienen

contablizadas en el periodo de 1800-1875, 10 se encontraban en las ciudad de Toluca y 1 en la cabecera municipal de Lerma. La disponibilidad de agua, ya sea como insumo o como fuente de energía, condicionaron la ubicación de las industrias cervecera, harinera y textil, pilares de la economía en ese periodo. Una industria que no requería grandes inversiones fueron las ladrilleras, en 1910 se estableció la primera de ellas en la población de Amomolulco, colindante al oriente con la cabecera municipal de Lerma.

Una forma de traducir el orden y progreso del porfiriato se puede observar en la diversificación industrial de la cuenca, para el periodo 1876-1911, se contabilizaban 117 fábricas, de las cuales, 41 se ubicaron en Toluca y 4 en la ciudad de Lerma¹⁴. Las inversiones provenían principalmente de empresas extranjeras y de los hacendados locales. Visto de otra manera, el orden y el progreso de la naciente industrialización fue solventada en detrimento de los recursos naturales e inaceptables condiciones laborales para los trabajadores en las zonas urbanas y rurales. La identificación porfirismo/capital/injusticia social constituye un eje de estudio con visión sociológica para comprender el proceso de la zona de estudio entre los dos siglos. La oportunidad de un proyecto nacional de desarrollo integral (social, económico, ambiental) se había dejado de lado.

El estallido social proveniente de las haciendas azucareras en el vecino estado de Morelos, avanzó hacia la Cuenca del Alto Lerma, hacia 1912 las primeras tropas zapatistas llegaron a Toluca, tomando e incendiando las haciendas a su paso. Aunado al abandono de obreros de las fábricas, el eslabón productivo industrial se paralizó y varias fábricas desaparecieron. El número de industrias durante el periodo 1912-1930 se redujo a 37 en toda la cuenca, 30 de las cuales se ubicaron en Toluca. En la cabecera de Lerma, se incrementó la presencia de tropas zapatistas donde eran continuos los asaltos al tren y a las haciendas Doña Rosa, Santa Catarina y Nicolás Peralta. La contracción en la actividad industrial y en las haciendas proveedoras se reflejó en una concentración del 80% de esta actividad en la ciudad de Toluca, según datos del Atlas Industrial.

¹⁴ Cuadro 8. Industrias por municipio en el periodo 1876-1911. Atlas Industrial de la Cuenca del Alto Lerma.

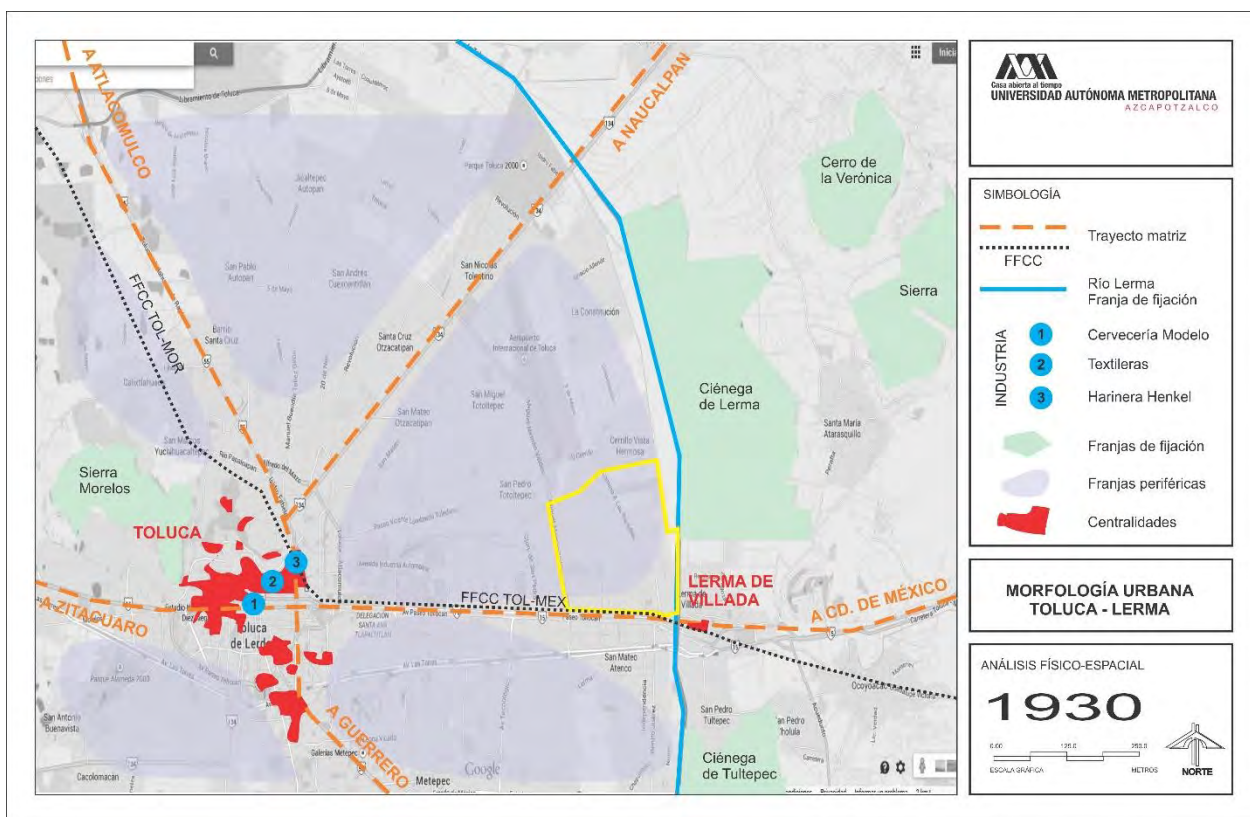


FIGURA 9. Teoría de los caminos y “trayectos edificados” como módulo fundamental en la génesis de las ciudades. Durante la lucha armada revolucionaria, concretamente a partir de 1912, la actividad industrial y de las haciendas de la región tuvo una contracción importante. Este ciclo de construcción está íntimamente ligado con el ciclo económico de auge-recesión (Porfiriato-Revolución). Sin embargo, las grandes centralidades durante estos ciclos permanecen invariables, es decir, los polos de actividad social y económica (Toluca-Cd. de México) se concentran espacialmente en estos lugares, siendo los caminos (Camino Real y vías férreas) las estructuras vitales para el intercambio y la interacción social. Entre los trayectos matrices, donde se ubicaban las haciendas (entre ellas la Hacienda Doña Rosa), ranchos y pequeños propietarios se contrajo la actividad debido al abandono y/o asedio de los asaltantes. Lerma retoma su posicionamiento estratégico para brindar seguridad y reabastecimiento en el trayecto matriz Toluca-México. Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

En la FIGURA 10 se representa el crecimiento urbano histórico en la ciudad primigenia de Lerma y el polígono industrial. En la población originaria, la urbanización (calles y avenidas) continúa la traza longitudinal al camino real. Dicha urbanización es contenida al norte por los terrenos cenagosos y al sur por el tendido férreo (franjas de fijación). Llama la atención los extremos oriente-poniente, en ambos casos las dos vialidades

principales convergen en una intersección, acaso huella del asiento de las garitas virreinales. La parcelación es una continuación de la forma ortogonal y de disposición jerárquica como ya se comentó. Finalmente las edificaciones predominantes continúan siendo de una planta, corredores y patio heredados de la tipología española. La cúpula y torres del templo de Santa Clara en el centro de la población sobresalían del caserío.

El trayecto matriz México-Toluca resulta esencial en la expansión del conglomerado urbano. Hacia 1970 se hacía evidente la vocación industrial que se intentaba dar a este polígono.

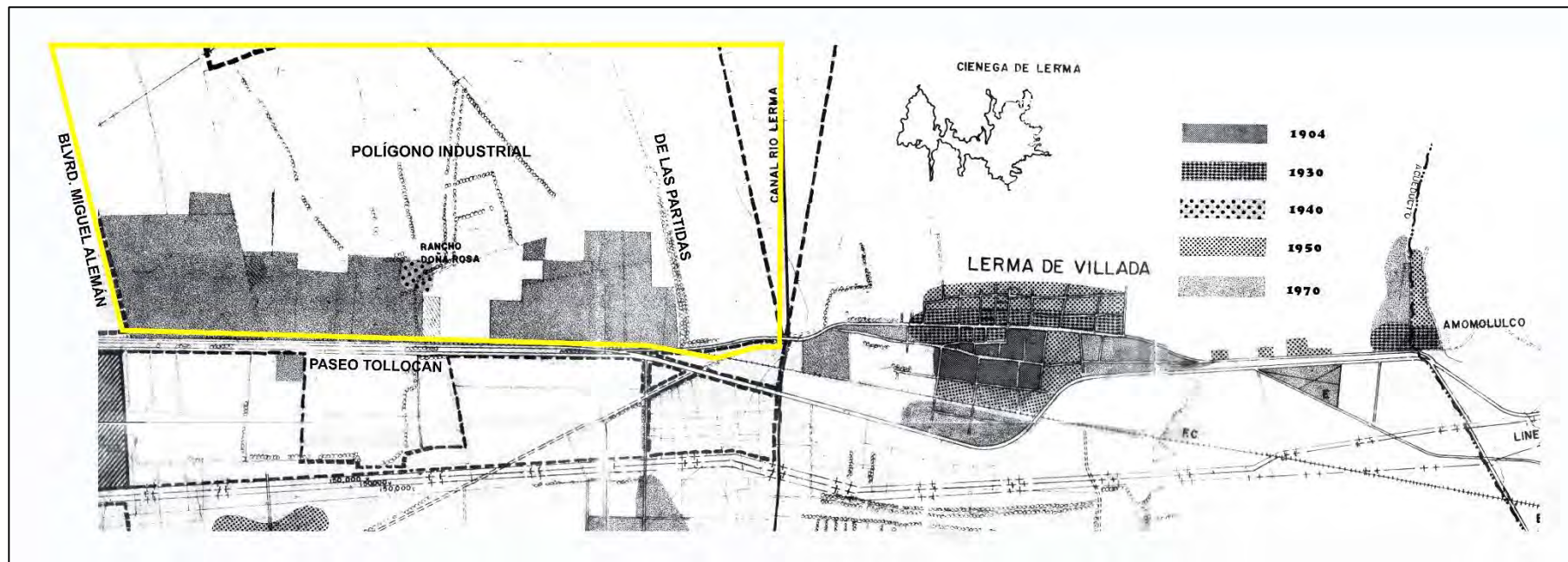


FIGURA 10. La imagen proporciona un panorama del crecimiento histórico del casco primigenio de la ciudad de Lerma y el polígono industrial. En el análisis del crecimiento urbano, Solá-Morales define elementos básicos y procesos, donde cada elemento considerado tiene origen, historicidad y escala propios. Así, la expansión de los elementos básicos en el casco primigenio se da en el siguiente orden: urbanización, parcelación y edificación (U+P+E). La traza (calles y avenidas) y particularmente el trayecto matriz representado por el camino real, es el nacimiento del conglomerado urbano. Le sigue la parcelación y las manzanas definidas, como ya se dijo, por el trazo de las calles. Finalmente las edificaciones se disponen sobre la urbanización y parcelación planificada. A la izquierda se observa la extensión del polígono industrial (UP+E) hacia 1970. En este caso, la urbanización y parcelación se llevan a cabo de manera integral, planificada como fraccionamiento industrial, desde su concepción se prevé el tipo de industria que se asentará en la zona (manufactura, contaminante o solo almacenaje), así como el equipamiento e infraestructura para que sea funcional. Una vez que los lotes industriales son vendidos, el propietario edifica su planta de producción y oficinas de manera personalizada. Fuente: Sección del plano Crecimiento Histórico de acuerdo al plan regional Toluca-Lerma-La Marquesa (Infonavit-Instituto Auris 1971).

Una vez terminada la lucha armada, el ideario revolucionario quedó plasmado en la Constitución de 1917 que reconocía el reparto agrario, la propiedad ejidal y la creación de sindicatos por todo el país, sin embargo, el motor económico de la industria en el país pertenecía a empresas extranjeras. Durante el gobierno del Gral. Plutarco Elías Calles (1924-1928) la inversión extranjera poseía el 99% de la industria petrolera, 98% de la industria minera, 100% de la industria eléctrica, 79% de los ferrocarriles, 92% de la producción de vegetales frescos, por lo que el gobierno mexicano al no contar con una industria nacional fuerte, se encaminó a desarrollar un capitalismo de estado (E. Semo, 1978:250). Era un progreso económico promovido por el Estado, orientado hacia la inversión privada del capital extranjero sin embargo, en la región de Toluca-Lerma, las inversiones foráneas no se habían podido sostener, a diferencia de la ciudad de México donde ya se reflejaba el crecimiento fabril y los embates de los desarrolladores inmobiliarios, quienes a falta de una regulación efectiva para el crecimiento de la ciudad, urbanizaban sin control ni visión integradora de los nuevos fraccionamientos. Hasta entonces, Lerma permanecía casi sin cambios en su forma urbana desde su fundación.

Era necesaria una visión de Estado para reorganizar el país, así lo asimilaron y propusieron pioneros de la planificación en México como el Arq. José Luis Cuevas Pietrasanta y el Arq. Carlos Contreras Elizondo, quien publicó en El Universal, el 15 de marzo de 1925, un proyecto titulado: “La Planificación de la República Mexicana”, entre cuyos objetivos proponía establecer un departamento encargado de la planificación del país.¹⁵ Hacia 1930, se promulgó la Ley General de Planeación basado en el Plan Nacional de México del Arq. Contreras, quien concebía a la planificación como una disciplina compleja, bajo la conducción de un plano regulador, pero que consideraba no solo el aspecto físico, funcional, geográfico de la ciudad, sino además expresaba “la parte moral, la parte espiritual, el problema educativo, el problema cívico y el problema sociológico” (G. Sánchez, 2003:16). Esta concepción denota un cambio del paradigma positivista, reduccionista, hacia una manera de entender la realidad de manera compleja, es decir, entrelazada, tomando en cuenta sus componentes y su relación entre ellos. Sin embargo en la práctica, el espíritu de esta visión planificadora del Arq. Contreras sería permeada

¹⁵ Planificación y Urbanismo Visionarios de Carlos Contreras. Escritos de 1925 a 1938. G. Sánchez (coordinador). UNAM/UAM/USLP. 2003.

por la estructura política para soportar el crecimiento industrial que se avecinaba en el país, en otras palabras, una aplicación fragmentada del plan original. Estos cambios crearon las condiciones para el posterior crecimiento acelerado del corredor industrial Toluca-Lerma.

Así comienza el rito de la planeación en México como una manera de conducir un proceso de desarrollo pero con criterio político, una visión limitada pero efectiva de un plan conductor que legitima la acción del gobierno con la sociedad. Esta institucionalización de la planeación sería muy bien recibida por los sexenios subsecuentes, como un ritual donde se reproduce una y otra vez el orden establecido.

1.2. EL CORREDOR INDUSTRIAL TOLUCA-LERMA, MODELO DE INDUSTRIALIZACIÓN BAJO UNA POLÍTICA ECONÓMICA PROTECCIONISTA.

De esta primera generación en materia de planificación (Ver FIGURA 1), que entre otros puntos, buscaba dar respuesta por la vía de la normatividad al crecimiento descontrolado de la ciudad de México y de prever esta problemática en sus demás regiones, se puede derivar el asentamiento del primer corredor industrial y sus flujos demográficos donde Lerma forma parte de este proceso. Lo anterior, aunado al proyecto hidráulico de la Cuenca del Alto Lerma para extraer y llevar agua potable a la ciudad de México, determinó la dinámica de crecimiento y morfología a futuro de la región. Ligado a lo anterior, en la región de estudio el reparto agrario también modificó el paisaje rural en la conformación de ejidos. La Hacienda Doña Rosa se fraccionó en ranchos, pequeños propietarios y en una zona ejidal al norte de la antigua entidad.

De acuerdo con la información consultada en el Atlas Industrial de la Cuenca del Alto Lerma, la actividad industrial en la región se mantuvo deprimida entre 1912-1930, sería a partir del sexenio cardenista cuando se reactive y consolide el proyecto industrializador, dirigido localmente a través de los gobiernos estatales de Wenceslao Labra (1937-1941), Isidro Fabela (1942-1945), pero sobre todo la labor de Salvador Sánchez Colín (1951-1957) y de Gustavo Baz (1957-1963), quienes promovieron la implantación de la industria

en municipios como Toluca, Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec (Orozco y Sánchez, 2004: 168).

Este nuevo ciclo económico coincidió con el inicio de la Segunda Guerra Mundial y durante el periodo cardenista se promovió en todo el territorio nacional la exención de impuestos a los inversionistas a fin de aumentar la producción de productos necesarios por los países aliados. A la vocación industrial de consumo en Toluca se sumaron la industria de bienes intermedios y de capital bajo una política proteccionista de sustitución de importaciones donde el Estado desempeñaba gran control en la cadena de producción.

Poco a poco la industria local de bienes de consumo creció y se fortaleció, pero sería hasta la década de los 60, cuando se advierte la presencia de la gran industria ligada a inversiones y empresas extranjeras. Llegó la gran industria automotriz, de plásticos, química, textil y alimenticia, siendo el municipio de Lerma, el más industrializado de la cuenca a principios de los 70, seguido de Toluca y Zinacantepec. (Ver FIGURA 11.)

Municipio	Pequeña industria	Mediana industria	Gran industria	Total por Municipio
Lerma	50	1	33	84
Toluca	0	0	21	21
Zinacantepec	62	0	4	66

FIGURA 11. Municipios más industrializados. Fuente: Extracto del Cuadro 14. Cantidad de industrias por municipio, 1970. Atlas Industrial de la Cuenca del Alto Lerma, 2000.

El gran capital encontró en el corredor Toluca-Lerma un espacio idóneo para establecerse al encontrar un trayecto matriz bien consolidado hacia la ciudad de México, predios extensos y económicos, factibilidad de energía eléctrica y agua abundante, políticas fiscal y ambientales favorables para su expansión y la consabida mano de obra barata y controlada mediante el sindicalismo aliado de los consejos empresariales. Durante los gobiernos federales de Luis Echeverría (1970-1976), José López Portillo (1976-1982); y estatales de Carlos Hank (1969-1975) y Jorge Jiménez Cantú (1975-1981) no solo se consolidó el corredor industrial Toluca-Lerma (creado desde 1950) sino que se amplió la

dinámica hacia los parques industriales El Coecillo (1954), El Cerrillo I (1966), El Cerrillo II (1972) y el Parque Industrial Lerma (1977). Las primeras industrias automotrices que se instalaron en el corredor fueron Nissan (1961), General Motors (1962), VAM (1964) y Chrysler (1968).

El éxito relativo de la planificación industrial en el eje Toluca-Lerma se expresaba en el aspecto físico, funcional, geográfico, como la materialización de los ideales de la primera generación de planificadores en México, sin embargo no se pudieron concretar la solvencia de necesidades de vivienda, equipamiento e infraestructura emergentes de las dinámicas demográficas que la industrialización en la región trajo. La economía durante la década de los 70 se caracterizó por las crisis financieras del Estado, devaluaciones de la moneda, altas tasas de inflación, incremento sustancial de la deuda externa, fuga de capitales, entre otros males. El aspecto económico se volvió prioritario dejando de lado, una vez más, aspectos urbano-regionales del territorio en un momento crucial para la planeación en México. Crecer para luego distribuir era la premisa, por otra parte durante esa misma década se decretó la primera Ley de Asentamientos Humanos (1976) inspirada por la Conferencia Mundial Hábitat de la ONU en Vancouver y un año más tarde, se creó la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Desde la nueva secretaría y el Plan Nacional de Desarrollo Urbano de 1978 se trataría de promover el desarrollo urbano integral y equilibrado en los centros de población como Lerma, resolviendo necesidades de suelo, urbano, vivienda, servicios públicos, infraestructura y equipamiento urbano, sin embargo, su capacidad para regular y controlar el crecimiento fue limitado.

El Plan Nacional de Desarrollo Urbano fue publicado el doce de junio de 1978, dicho plan otorgaba facultades para que en el ámbito de su competencia, los tres niveles de gobierno, ordenaran y regularan los asentamientos humanos a través de los Planes de Desarrollo Urbano. En su planteamiento básico, el plan subordinaba el desarrollo urbano al desarrollo económico, crecer y distribuir físicamente el equipamiento y la infraestructura, pero además integrar económica y socialmente el desarrollo regional.

Como suele pasar en las legislaciones de carácter general, no se delegaba con precisión la manera de cómo sería instrumentado dicho plan ni de qué manera los sectores públicos

y privados se podrían adherir, ya sea por obligación o convencimiento, a dicha visión. Nació una ley (normatividad urbana) pero sin reglamento que pudiera traducirse en acciones concretas (cómo aplicar esa normatividad). En el nivel normativo las políticas proponían acciones imprecisas (desalentar, promover, inducir, estimular, regular, fomentar, diseñar, proponer, etc.), de manera general; y en el nivel estratégico, los programas que el Plan proponía para “asegurar” su cumplimiento se repartían entre los diversos sectores y niveles de gobierno pero sin la obligatoriedad ni compromiso que el Plan exigía hacia el sector privado. La aplicación de la planificación oscilaba entre cierta eficiencia y la argucia del discurso del agotado Estado benefactor.

La planificación en el corredor Toluca- Lerma trataría de dotar de ciudad y bienestar no solo a la población trabajadora originaria de estos municipios, sino también de la gran cantidad de población venida de otros lugares del país, como lo demuestra el siguiente cuadro (FIGURA 12) donde se resumen las tasas de crecimiento anual de la población en la región del Alto Lerma entre 1950 y 2000. El crecimiento poblacional producto de la migración fue absorbido mayormente en las cabeceras municipales, continuando la traza primigenia de los centros de población pero de manera autoproducida, carente en principio de urbanización, equipamiento y servicios.

Periodo	Tasas de crecimiento medio anual de la población (%)				
	Estado de México	Alto Lerma	Curso alto	Curso medio	Curso bajo
1950-1960	3.1	2.0	2.0	2.0	1.4
1960-1970	7.7	3.1	3.5	2.5	2.3
1970-1980	6.7	3.5	4.3	1.9	2.4
1980-1990	2.6	2.8	2.8	3.0	1.6
1990-2000	2.9	3.0	3.3	2.7	1.9

FIGURA 12. Tasas de crecimiento en la región de la Cuenca del Alto Lerma. Toluca y Lerma se encuentran dentro de los municipios que conforman el curso alto de la cuenca. Fuente: Gutiérrez y Arcila (1998) e INEGI, Datos censales (1990,1990y2000), México, tomado de Orozco Hernández Estela y Sánchez Salazar, María Teresa, Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, ISSN 0188-4611, Núm.53, 2004, pp.163-184.

La tasa de crecimiento en el curso alto del Lerma se había mantenido baja y estable hasta la década de los 60, a la orden del 2% anual, lo que refleja un escenario agropecuario de lento crecimiento combinado con una industrialización clásica de consumo posrevolucionaria como ya se anotó. Es notorio el aumento del crecimiento de 1960 a 1970, a la orden del 3.5%, periodo que coincide con las grandes inversiones industriales y la precaria urbanización. El crecimiento siguió en aumento hacia la siguiente década como analizaremos más adelante.

La conformación urbana también está relacionada con la densidad de población (FIGURA 13). En este rubro, los municipios conurbados a Toluca ya se empezaban a acentuar desde la década de los 50. En el patrón de ocupación la estructura vial resulta notable, esencial en el soporte físico para el tránsito de productos y personas. Por orden de importancia las vialidades relevantes son: el trayecto matriz México-Toluca, incluyendo el Paseo Tollocan; y los ejes radiales Toluca-Zinacantepec, Toluca-Naucalpan, Toluca-Metepec, Toluca-Atlacomulco y Toluca-Tenango.

Año	Densidad de población (hab/km ²)					
	Toluca	San Mateo Atenco	Metepec	Lerma	Xonacatlán	Zinacantepec
1950	274	734	245	106	253	84
1960	371	954	269	124	315	102
1970	569	11443	450	161	450	143
1980	850	2682	1179	256	577	195
1990	1161	3335	1992	299	852	269
2000	1584	4742	2758	446	1218	394
2010	1809	2639	3178	638	707	543

FIGURA 13. Densidad de población en los municipios conurbados de Toluca. Fuente: Gutiérrez y Arcila (1998) e INEGI, Datos censales (1980,1990 y 2000), México, tomado de Orozco Hernández Estela y Sánchez Salazar, María Teresa, Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, ISSN 0188-4611, Núm.53, 2004, pp.163-184. Datos del 2010. Y datos del Censo de Población y Vivienda

Esta disposición en la densidad de población denota a los municipios ocupados por el flujo poblacional atraído por la gran industria, migración definitiva y migración temporal¹⁶ por el corredor industrial posicionado sobre el eje que conforma la carretera hacia el polo de desarrollo de la ciudad de México. Ambos, corredor industrial y eje carretero, conformaron una franja que corresponde al crecimiento urbanizado de los municipios limítrofes a Toluca (San Mateo Atenco, Metepec, Lerma, Xonacatlán y Zinacantepec). Cabe resaltar que esta urbanización periférica en un principio no fue planificada ni dotada de pavimentación, banquetas, alumbrado, agua, drenaje. En mayor parte, fue una urbanización precaria, autogestionada por los mismos habitantes que continuaron el trazo primigenio que les antecedieron. Es una expansión similar a la descrita en la FIGURA 10 en el viejo asentamiento de Lerma donde los elementos básicos se configuran en el siguiente orden: urbanización, parcelación y edificación (U+P+E), precarias y en proceso de consolidación, sin la previsión de un equipamiento de modo de vida urbano. La parcelación es otro elemento que va ligado a la propiedad y uso del suelo real donde la elevación del terreno y dinámica superficial del agua actúan como franjas de fijación al crecimiento, al igual que los derechos de vía a lo largo de la carretera México-Toluca, la vía del ferrocarril y el tendido eléctrico que también se dibuja en la FIGURA 14. En esta etapa de la década de los 70 se observa una reestructuración en la ocupación y uso del suelo en la región, por una lado está la disposición de terrenos fraccionados a distintas escalas, como ya se mencionó a nivel regional con la Ley Lerdo, la repartición de tierras de la época cardenista y localmente, con la subdivisión de los pequeños propietarios, como fraccionadores en la modalidad de venta o como herencia a su descendencia. Los centros de población se consolidaron como centralidades regionales (Lerma, San Mateo Atenco, Tultepec, Amomolulco), mientras Lerma definió su especialización como municipio industrial.

¹⁶ La reestructura neoliberal hizo cambios profundos en la naturaleza de lo rural. Se observa una integración funcional más intensa entre lo rural y lo urbano (Rodríguez y Saborío, 2007). De esta manera, la población diversifica su economía, cultura, estilo de vida entre el campo-ciudad. De acuerdo al Instituto de Información Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México, IGECEM, con datos del INEGI. Censo de Población 2010. El 11.4% de la población de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca no es oriunda de la Entidad.

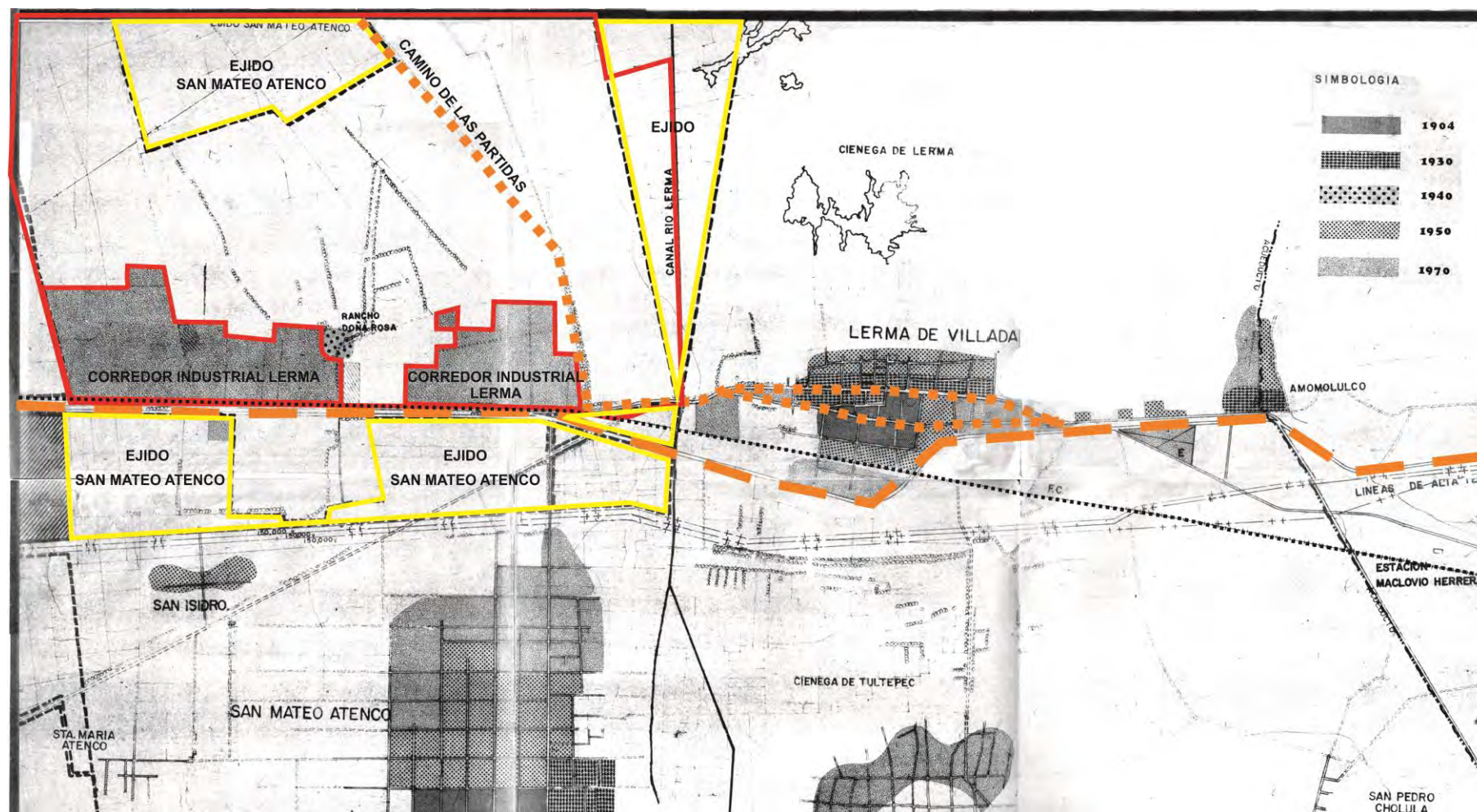


FIGURA 14. Teoría de los caminos y “trayectos edificados”. Durante el periodo de 1960 a 1970 es notorio el aumento de la población y la expansión urbana ligadas al eje industrial sobre el trayecto matriz México-Toluca. Este trayecto se vio modificado al desviar su ruta original por un libramiento hacia el sur que evitaba transitar por dentro del conglomerado urbano primigenio de Lerma y sustituyó al tendido férreo como franja de fijación. De esta manera, el camino real, anteriormente como parte del trayecto matriz, fue redefinido como un “trayecto de implantación” para dar acceso a las edificaciones del poblado; así como el Camino de las Partidas, vía secundaria que daba acceso al ejido cedido a la población de San Mateo Atenco y al poblado de Santa

Rosa. En este periodo aún se observan la Ciénega de Tultepec, la Ciénega de Lerma y el propio Río Lerma, como franjas de fijación al crecimiento de la ciudad. El derecho de vía derivado a ambos lados de las líneas de alta tensión, también funcionaron como franjas de fijación. Las grandes industrias encontraron en el corredor, el espacio idóneo para su establecimiento y expansión al contar con predios extensos y económicos, factibilidad de energía eléctrica, agua en abundancia, políticas fiscal y ambientales favorables aunado a una mano de obra barata. Fuente: Interpretación propia tomada del plano Crecimiento Histórico de acuerdo al plan regional Toluca-Lerma-La Marquesa (Infonavit-Instituto Auris 1971).

Como se ve en la FIGURA 14, los operadores espaciales (pequeños propietarios y grupos inmobiliarios) ya habían reestructurado el paisaje en la zona de estudio. La unidad parcelaria denominada “Hacienda de San Antonio de la Rosa” también conocida como “Hacienda de San Antonio de Padua” o “Doña Rosa”, de actividad agropecuaria, se vio reducida en extensión al sur por la ubicación del corredor industrial, utilizando precisamente el trayecto matriz (carretera y vía férrea) Toluca-Cd. México como líneas de fijación para su desarrollo. Hacia el norte, se distinguen senderos de comunicación interna (trayectos de implantación) y caminos sacacosechas hacia la casa señorial o “casco”. Estos senderos forman parte de los trayectos de la vida agraria cotidiana que servían de comunicación hacia el huerto, zona de labor, pastoreo, cultivos, almacenamiento y demás áreas destinadas a la producción hacendaria, en el caso de la Hacienda Doña Rosa, tuvo ciclos agropecuarios, uno de estos últimos fue el cultivo de maíz, producción lechera y sus derivados para consumo regional. También hacia el norte y posterior al Rancho Doña Rosa, se destinó una región con bienes de propiedad ejidal en dotación a la población de San Mateo Atenco¹⁷, municipalidad vecina de Lerma, la cual registró un aumento y densidad demográfica sobresaliente como se demuestra en las FIGURAS 12 y 13. Otra región territorial con estas características de propiedad ejidal se registra al oriente de la zona de estudio, justo en las riberas del cauce del Río Lerma, ya muy reducido en su caudal y dinámica superficial. El poblado central de Lerma apenas y tuvo transformaciones, el nuevo libramiento de la carretera México-Toluca sirvió de cinturón a la extensión urbana.

En esta época, otro operador espacial potencial fue el inicio de la construcción del Aeropuerto de Toluca (1967), aunque comenzaría a operar hasta 1985, para enlazar una vía más al trayecto matriz con la Ciudad de México y otras entidades.

¹⁷ Esta afectación al régimen de propiedad en favor de la demarcación política administrativa de San Mateo Atenco permanece hasta nuestros días (2016), pues aunque los servicios y jurisdicción le pertenece hoy día al municipio de Lerma, a nivel Federal, el Instituto Nacional Electoral, INE, aún reconoce este territorio como parte de San Mateo Atenco, es decir, los habitantes de esta zona emiten su sufragio para los representantes de elección popular (Presidentes Municipales, Síndico, Regidores y Diputados Locales) de San Mateo Atenco, aunque sean los representantes de Lerma de Villada, quienes tengan esa responsabilidad obligatoria, intransferible e inalienable conferida en el Art. 115 Constitucional.

Como ya se evidenció, fueron las centralidades dinámicas quienes dieron origen a nuevas áreas morfológicas en la zona de estudio. Las fronteras entre lo rural y lo urbano se desdibujaban en una reconfiguración que combinaba ambos espacios, las tensiones campo-ciudad de la modernidad habrían dado lugar a un territorio en transición, en distintas escalas y tiempos, con la promesa de llegar a consolidar eventualmente, una ciudad con su infraestructura, equipamiento, servicios y vivienda propios de este ideal de asentamiento humano.

En el plano de Usos Futuros del Suelo (FIGURA 15) se proyectaban grandes usos y áreas consolidadas, industrial, habitacional, comercial, agropecuario, lacustre, recreativo y turístico. Esta planeación obedece aún a la tradición de un urbanismo funcionalista, pseudocientífico con fuertes influencias del *zoning*¹⁸ como instrumento para regular el uso del suelo, ligado a un Estado de bienestar donde aparentemente se podía orientar y controlar el crecimiento. La realidad empírica dispuso dos tipos de conglomerado urbano, el primer tejido ligado a las grandes inversiones realizadas en las zonas industriales (UP+E) y el otro, autoproducido por los habitantes originarios y de atracción (P+E) con carencias en la urbanización, equipamiento y servicios básicos.

Un tercer tipo de conglomerado se puede leer en esta etapa, se refiere al proyecto urbano de remodelación de pueblos y cabeceras del Estado de México que arrancó en 1970, siendo gobernador, Carlos Hank González, e impulsado por la política federal de Luis Echeverría de revalorizar las formas y tradiciones populares. El proyecto consistía en remozar y pintar de blanco todas las fachadas de las calles principales (homogenizar la imagen urbana) y la realización de proyectos específicos de equipamiento y servicios (inversión en infraestructura y equipamiento básico). Este tipo de intervenciones fueron inspiradas en un retorno hacia la noción de barrio, tendencia que estaba siendo revalorizada en Europa en claro contraste con el funcionalismo científico (Tomas, 1993).

¹⁸ A principios del S.XX Edward Bassett formuló un modelo de desarrollo para el crecimiento, regulación y ordenación de las ciudades aplicado en Nueva York denominado “zoning”. El Zoning otorgaba el marco jurídico para ordenar los usos del suelo, densidad y tipo de edificaciones. Medidas sumamente restrictivas que afectaban el dominio privado de los propietarios en el país del individualismo y la libertad de derechos.



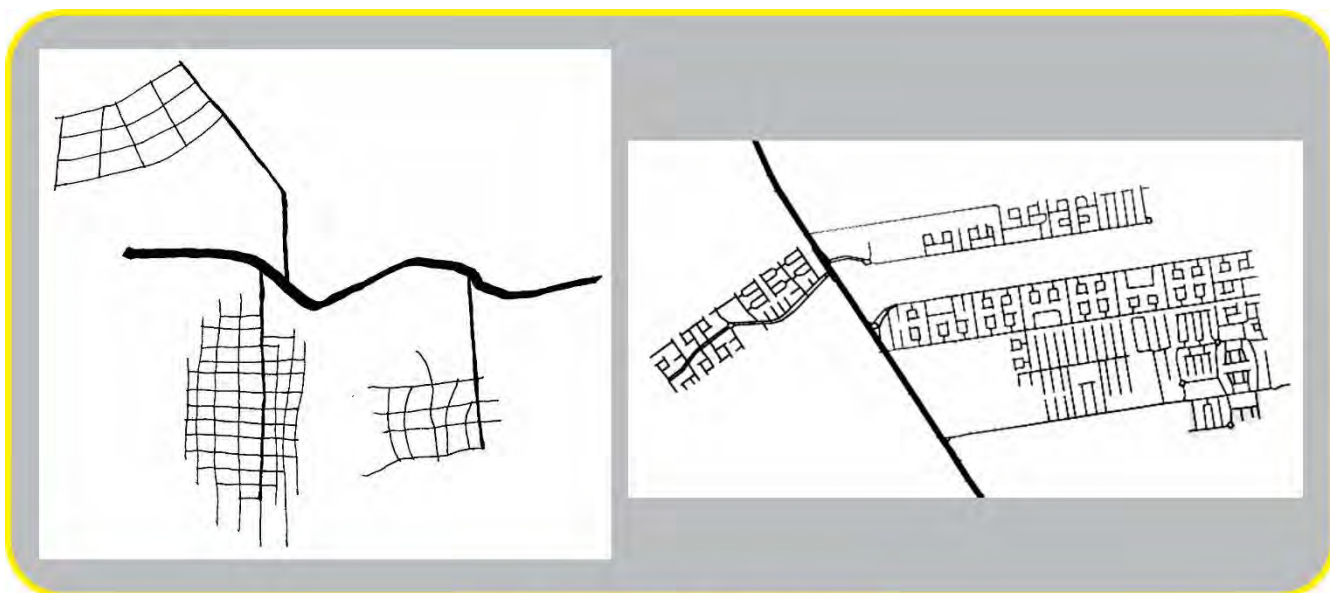
FIGURA 15. Los usos del suelo deseables fueron representados en este plano. El objetivo era consolidar el uso industrial al norte del trayecto matriz (Paseo Tollocan). El uso habitacional preveía la expansión de la localidad de San Mateo Atenco y Lerma de Villada. Las ciénegas de Tultepec y Lerma representan franjas de fijación al crecimiento, mientras las zonas agropecuarias permanecían como franjas periféricas, en espera de ser adheridas a la oferta del suelo urbanizable. Fuente: Interpretación tomada del plano Usos Futuros del Suelo de acuerdo al plan regional Toluca-Lerma-La Marquesa (Infonavit-Instituto Auris, 1971).

En esta pequeña región que se visualiza en la FIGURA 15, se evidencian distintas regiones morfológicas producto de al menos tres proyectos de ciudad descritas anteriormente, mismas regiones que se intercalan con zonas agropecuarias y lacustres en la ribera Este del Río Lerma, no aptas para asentamientos humanos. Estas mismas áreas (franjas periféricas) serían absorbidas por actividades agropecuarias y por la conurbación durante las próximas décadas como consecuencia de la desecación a raíz de la sobreexplotación de la cuenca hidrológica del alto Lerma. De la misma manera, la industria y el crecimiento demográfico desbordado terminarían por aniquilar el equilibrio ecológico al usar el cauce del río Lerma y sus afluentes como vertedero de sus desechos.

El Camino de las Partidas, se visualiza en el plano como un acceso periférico (trayecto de implantación) al corredor industrial y hacia las poblaciones de Santa Rosa y El Cerrillo. Hacia el Este del Camino de las Partidas se ubica una franja de transición entre las zonas inundables y los predios que por sus condiciones próximas al cauce del Río Lerma eran idóneos para la agricultura de riego.

En cuanto a los valores del suelo, los predios con mayor precio (terrenos con servicios) se localizaban en el casco urbano de la población de Lerma, en un rango que iba de los \$ 201 a \$ 250 por metro cuadrado; y de \$ 151 a \$ 200 por metro cuadrado. Los predios con menor precio (terrenos en breña), se ubicaban en un rango de \$ 1 a \$ 50 por metro cuadrado, y de \$ 51 a \$ 100 por metro cuadrado. Esta información fue consultada en el plano Valores del Suelo de acuerdo al plan regional Toluca-Lerma-La Marquesa (Infonavit-Instituto Auris) con fecha 26 de julio de 1973.

Las centralidades representadas por la trama de caminos, calles y avenidas (en su mayoría sin pavimentar) crecen como auténticas ínsulas en forma de racimos, dispersas en medio de las diversas regiones morfológicas, pero sin la intención ni capacidad de articular regionalmente el tránsito, conectándose unifilarmente hacia el gran trayecto matriz México-Toluca (FIGURA 16). Este modo de expansión se repetirá en algunas áreas de la zona de estudio hasta nuestros días como se verá más adelante.



Conexión Unifilar

FIGURA 16. Los tejidos urbanos se conectan unifilarmente hacia el trayecto matriz que une centralidades. La forma y tamaño de la parcelación obedece a la propiedad de la tierra (ejido, propiedad privada, etc.) y a la adaptación geográfica (topografía e hidrografía), sin embargo, la dependencia de una sola vía de acceso es el patrón común. Fuente: Elaboración propia.

1.3. LERMA EN EL CONTEXTO DE LA INTEGRACIÓN DE MÉXICO A LOS MERCADOS INTERNACIONALES.

La transición de una economía proteccionista y enfocada al mercado interno de nuestro país hacia una economía abierta e integrada al mercado global puede leerse en las zonas y parques industriales de Lerma-Toluca y municipios conurbados. La industria automotriz en particular, ha sido reflejo de esta transición en la región y zona de estudio. A las armadoras que se establecieron en la década de los 60, les siguieron el desarrollo paulatino de la industria de autopartes. En este sentido el decreto para el fomento de la industria automotriz, publicado el 20 de junio de 1977, fijó la normatividad para apoyar el crecimiento de la infraestructura de exportación y convertir a la industria en un mediano plazo en una generadora de divisas. Para 1989, México se integraría formalmente al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y su organismo sucesor, la Organización Mundial de Comercio (1995). En este mismo sentido, la intervención directa del Estado en la organización, funcionamiento y producción en la industria nacional a través de las empresas paraestatales, se vio transformada al vender su participación al sector privado que, ligado a la descentralización de las industrias de la ciudad de México vieron en el corredor Toluca-Lerma una nueva localización dentro del circuito internacional de producción y consumo.

Las iniciativas de promoción para atraer la inversión extranjera para el desarrollo industrial se reflejaron en el corredor Toluca-Lerma (1950-1970), al que se fueron agregando secciones (Zona Industrial Lerma 3ª Sección, 1963) y parques industriales como El Coecillo (1954), El Cerrillo I (1966), El Cerrillo II (1972), Parque Industrial Lerma (1977), Exportec I (1985), Exportec II (1990), Toluca 2000 (1994), entre otros. De manera paralela, la atracción de mano de obra requirió de la producción de vivienda, ya sea como fraccionamientos, conjuntos urbanos o autoproducida, y de su correspondiente infraestructura, equipamiento y servicios en distintos grados de formación y/o consolidación. La centralidad originada por la construcción y dinamismo industrial del corredor y parque industrial Lerma detonó el crecimiento hacia el norte (Parque Industrial El Cerrillo I y El Cerrillo II), originando ínsulas urbanizadas dentro de un paisaje agrícola. Otro efecto fue que el Camino de las Partidas fue escalado a trayecto matriz y potenciado como eje dinámico de centralidad (FIGURA 17).



Up+P+E (Crecimiento suburbano precario)

FIGURA 17. Aerofoto realizada hacia 1995. Se aprecian las regiones morfológicas de carácter industrial que contrastan entre los predios agrícolas. El poblado de Santa Rosa de Lima se dibuja como una hilera de casas asentadas al margen del Camino de las Partidas, trayecto matriz que une centralidades. Fuente: Archivo de la oficina de catastro del Ayuntamiento de Lerma. Fuente: Elaboración propia basado en aerofoto Esc. 1:4500, fecha: 1995. Archivo de la oficina de catastro del Ayuntamiento de Lerma.

El crecimiento urbano dentro del paisaje agrícola se define por sus elementos básicos Up+P+E (Urbanización precaria + Parcelación + Edificación). La segmentación del suelo agrícola para vivienda y servicios se dio mediante una urbanización precaria, distinguida por un fraccionamiento básico de las parcelas de labor donde los senderos y caminos sacacosechas sirvieron de trazo para conformar calles de terracería, con deficiencias o sin infraestructura básica de electrificación, red de agua potable y drenaje. Entre los usos del suelo (actividades) se generó una mixtura y convivencia entre lo rural-urbano, y entre lo urbano, lo industrial y habitacional con servicios. El Camino de Las Partidas diversificó su estructura física y espacial, en tanto sus funciones se ampliaron de un trayecto de implantación (paso secundario que conectaba edificaciones) a un camino de vida que ahora unía centralidades, pero también emergía como centro de actividad, en un lento proceso de consolidación sobre el camino mismo que perdura hasta nuestros días.

Mientras tanto, el crecimiento urbano de los parques industriales definido por sus elementos básicos, UP+E (Urbanización-Parcelación + Edificación), es característica en esta región morfológica. La urbanización (calles y avenidas) junto a la parcelación (lotes, predios) se agrupan en forma de peines o racimos, que penden unifilarmente hacia el Camino de Las Partidas (Ver FIGURAS 18 y 19). El parque industrial El Cerrillo II es un conjunto urbano cerrado por bardas perimetrales y acceso-salida controlados, esta condición hace depender el tránsito hacia una sola vía, impidiendo distribuir el flujo de personas y mercancías hacia otras direcciones y trayectos. La zona agrícola permanece como franja periférica, como intersticio entre el tejido urbanizado. Fuera de la urbanización industrial y el Camino de Las Partidas, las calles exhiben su trazo de terracería, aún sin pavimentar. Las edificaciones en la región industrial exhiben amplias naves, oficinas e infraestructura básica como pozos de agua y tanques elevados, mientras que las casas del poblado de Santa Rosa se apilan longitudinalmente sobre el Camino de Las Partidas.

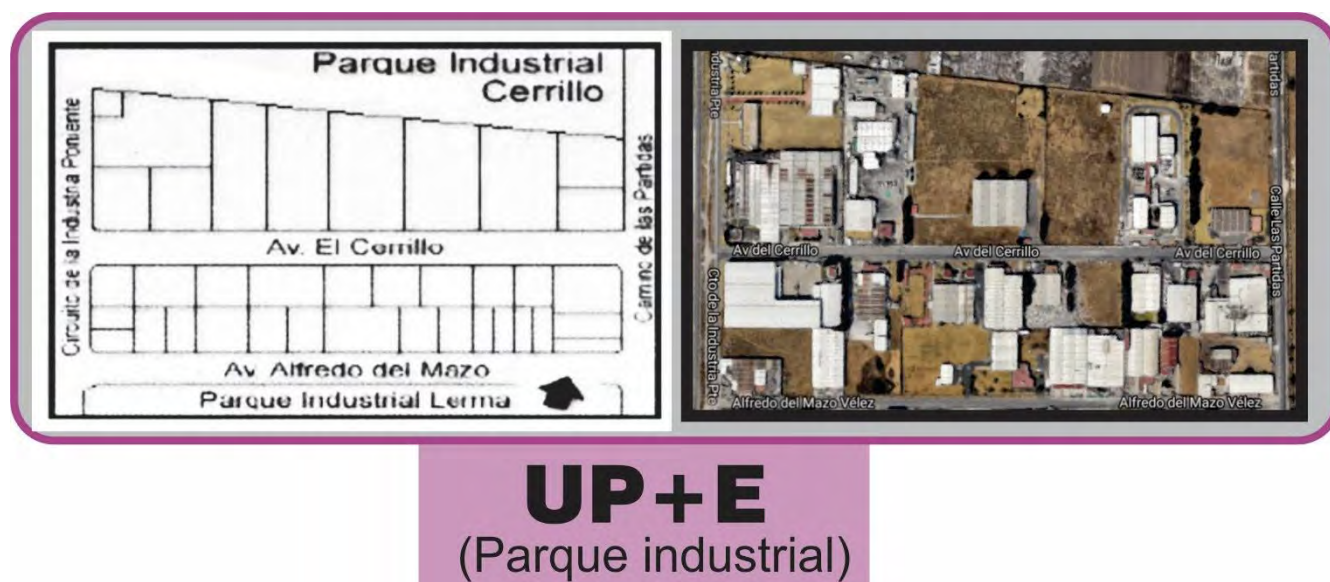


FIGURA 18. Forma de crecimiento del parque industrial El Cerrillo I (1966). Su urbanización es abierta, es decir, sin accesos controlados, sin embargo, su acceso depende del Camino de Las Partidas, única vialidad pavimentada que conecta las industrias hacia el trayecto matriz Toluca-Ciudad de México hacia el sur, y el trayecto matriz Toluca-Naucalpan hacia el norte. El parque se lotificó para ofrecer distintas dimensiones de acuerdo a las necesidades de producción de las empresas. En su ocupación se advierten fusiones de predios como ampliación para las instalaciones de algunas de estas plantas fabriles. Las edificaciones son las recurrentes en la arquitectura industrial manufacturera, oficinas, nave industrial, andenes de carga y descarga, embarque y estacionamiento. En la esquina norponiente se encuentra un pozo de agua potable para el abastecimiento del parque. Fuente: Imágenes del Atlas Urbano de la Cuenca del Alto Lerma/Fidepar y Google Maps. Visitas al parque.

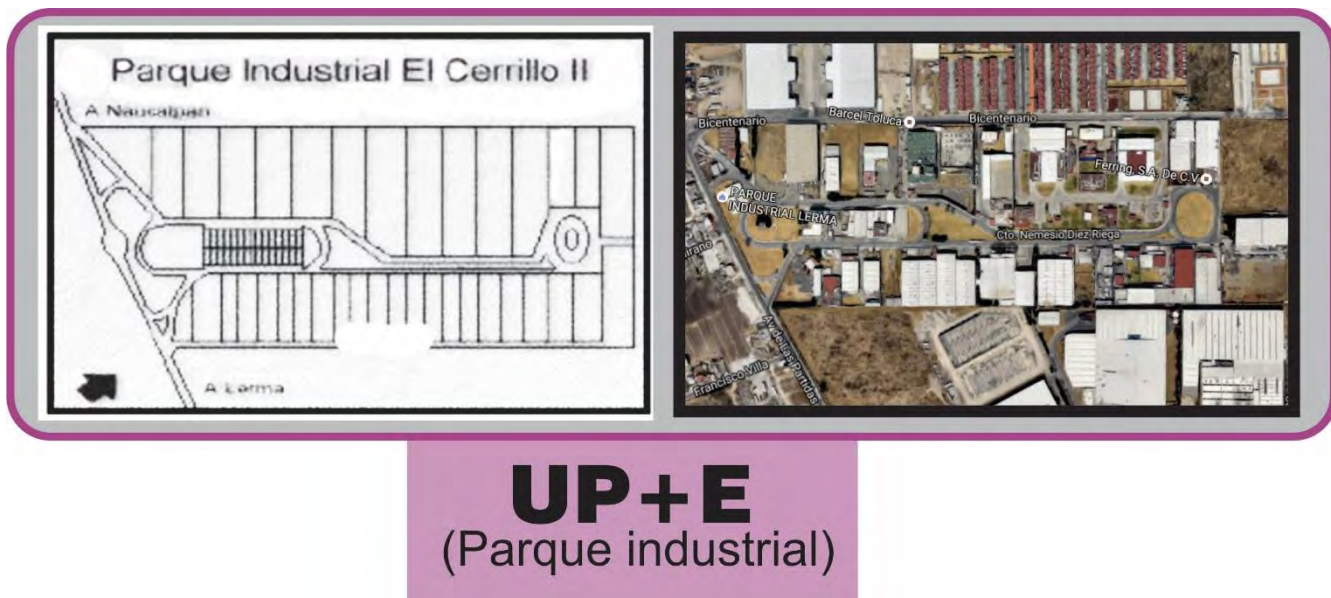


FIGURA 19. Forma de crecimiento del parque industrial El Cerrillo II (1972). Su urbanización es cerrada, es decir, con accesos controlados. Su accesibilidad depende del Camino de Las Partidas, única vialidad pavimentada que conecta las industrias hacia el trayecto matriz Toluca-Ciudad de México hacia el sur, y el trayecto matriz Toluca-Naucalpan hacia el norte. El parque se lotificó para ofrecer distintas dimensiones de acuerdo a las necesidades de producción de las empresas. En su ocupación se advierten fusiones de predios como ampliación para las instalaciones de algunas de estas plantas fabriles. Las edificaciones son las recurrentes en la arquitectura industrial manufacturera, oficinas, nave industrial, andenes de carga y descarga, embarque y estacionamiento. Cuenta con un pozo de agua potable para el abastecimiento del parque. Fuente: Imágenes del Atlas Urbano de la Cuenca del Alto Lerma/Fidepar y Google Maps. Visitas al parque.

La relación industria y aumento de población se ve reflejada en la zona de estudio. La tasa de crecimiento en el municipio de Lerma fue a la alza y llegó a su máximo nivel entre 1970-1980, para decaer durante 1980-1990 y ascender de nueva cuenta para el periodo 1990-1995 (FIGURA 20). Estas variaciones corresponden a los ciclos de construcción basada en lapsos económicos de auge-recesión que analizó Jeremy W. Whitehand, estudioso de la morfología urbana que recopila la tradición alemana y ejemplifica la tradición británica a partir de conceptos aprendidos de su antecesor y mentor M.R.G. Conzen.

Municipio	Población censal						Tasa de crecimiento intercensal				
	1950	1960	1970	1980	1990	1995	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-1995
Estado de México	1,392,623	1,897,851	3,833,185	7,564,335	9,815,795	11,707,964	3.14	7.56	6.78	2.70	3.17
Reg. Metropolitana de Toluca	212,198	271,641	403,979	644,769	886,147	1,063,230	2.50	4.05	4.79	3.23	3.28
Lerma	23,623	27,814	36,071	57,219	66,912	81,192	1.64	2.73	4.56	1.61	3.48
Metepec	17,247	18,915	31,724	83,030	140,268	178,096	0.93	5.51	9.74	5.51	4.31
Ocoyoacac	12,423	14,574	19,364	33,952	37,395	43,670	1.61	2.99	5.57	0.99	2.78
San Mateo Atenco	9,224	11,987	18,140	33,719	41,926	54,089	2.65	4.39	6.17	2.25	4.61
Toluca	115,019	156,033	239,261	357,071	487,612	564,476	3.09	4.53	3.94	3.24	2.62
Xonacatlán	8,582	10,600	15,237	19,546	28,837	36,141	2.13	3.83	2.43	4.06	4.07
Zinacantepec	26,080	31,718	44,182	60,232	83,197	105,566	1.97	3.50	3.04	3.36	4.30

FIGURA 20. Población municipal en la Región Metropolitana de Toluca. Fuente: Extracto del Cuadro 1. Población Municipal en la Cuenca del Río Lerma. Atlas Urbano de la Cuenca del Alto Lerma, 2000. Con información de los Censos Generales de Población y Vivienda 1970, 1980, 1990 y Conteo 1995 (INEGI).

En la FIGURA 20 se observa el crecimiento demográfico histórico de 1950 a 1995 en la región metropolitana de Toluca, incremento detonado como ya se ha argumentado por la industrialización, reflejando cambios en el paisaje y extendiéndose longitudinalmente sobre el eje que conforma el trayecto matriz México-Toluca. Entre 1980 y 1990 se registró un decremento en la tasa de crecimiento demográfico relacionado con la severa crisis económica de 1982. El crecimiento sostenido de la posguerra y las políticas proteccionistas económicas habían llegado a su fin. Hacia finales de la administración de José López Portillo e inicio del sexenio de Miguel de la Madrid, nuestro país gestionó apoyo financiero al Fondo Monetario Internacional. En la Carta de Intención suscrita al FMI en noviembre de 1982, se explica la debacle económica de nuestro país y se describen algunas medidas para enfrentar la crisis durante los siguientes tres años¹⁹. En este contexto de crisis, se inició el viraje hacia el modelo neoliberal aplicando las estrategias elaboradas por el FMI para nuestro país (Revue, 1993: 222). Así, dentro del marco jurídico, se decretó la nueva Ley de Planeación que modificaba a la de 1930. De esta manera el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, reafirmaba la intención de que el Estado fuese el rector de la planeación y la conducción del desarrollo económico y social del país. Para su cumplimiento el Plan integró el Sistema Nacional de Planeación

¹⁹ México y el FMI: La Carta de Intención. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Banco de México. Consultada en <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/665/11/RCE10.pdf>

Democrática, cuyo funcionamiento estaría coordinado por el ejecutivo federal a través de las entidades federativas y municipios. Otra aportación fue la intención de integrar al plan y a sus programas a los diversos grupos sociales a través de foros de consulta por todo el país. Por primera vez se promovía la participación democrática plural fuera del corporativismo acostumbrado en los planes sexenales.

Sin embargo, la prioridad número uno de este sexenio (1982-1988) fue salir de la grave crisis económica. Así lo definió el Programa Inmediato de Reordenación Económica, PIRE, cuyas acciones se concentraban en combatir la inflación, estabilizar la paridad cambiaria, combatir el desempleo, recuperar el PIB y atraer nuevamente la inversión propia y foránea, todas condiciones establecidas previamente con el FMI. De esta manera, la visión redistributiva del bienestar social que proponía el Plan se vio anulada por la premisa de primero cumplir con los acreedores internacionales, después estabilizar, crecer y finalmente distribuir.

En cuanto a la planeación del territorio, el Plan incorporó en el capítulo noveno las bases de la política regional, cuyo eje director daba continuidad a la política de descentralización de la zona metropolitana de la Ciudad de México que ya se había iniciado décadas atrás, en cuanto al desarrollo industrial se refiere, y que buscaba consolidar un desarrollo equilibrado en lo político, económico, administrativo y cultural²⁰. De nueva cuenta, en el Plan se confirmaba la rectoría del Estado en la planeación, en medio de una situación de crisis, de reducción de gasto público, de inversión privada, de gran inestabilidad inflacionaria y en la paridad cambiaria.

En su nivel normativo, el Plan promovía políticas propias de un Estado conservador, orientadas a ordenar y controlar, más cercanas a un gobierno centralizado que a un régimen abierto al comercio mundial y dirigido por las fuerzas del mercado. “En principio, el grado de intervención del Estado en el desarrollo urbano depende de su participación en la economía, de su legitimación y del control político que ejerza sobre la sociedad civil, de la voluntad política de intervenir en los procesos económico-espaciales y, finalmente,

²⁰ Diario Oficial de la Federación. Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Martes 31 de mayo de 1983. Segunda Sección. Pág.111

de la capacidad técnica y científica de sus cuadros de planificación”.²¹ La división del territorio nacional en cuatro regiones resultaba muy genérica para visualizar regiones definidas y funcionales. Lerma quedaba así, inscrita en la región “Parte central de la Costa del Pacífico”, haciendo énfasis en favorecer el desarrollo costero y el desarrollo agroindustrial en la cuencas de Tepalcaltepec y del Medio Balsas, así como la integración de Guadalajara con Puebla sin vinculación con la ciudad de México.

En Lerma, en la zona de estudio, en capítulos anteriores ya se ha caracterizado cómo se entremezclaron los usos del suelo (actividades) rurales, de conservación e industriales urbanos. El desarrollo institucionalizado no fue capaz de controlar las actividades ni el crecimiento urbano equilibrado. Las estrategias de redespliegue territorial de la economía contenidas en el nuevo Plan, tampoco previeron equilibrar polos de desarrollo industrial como el que se estaba gestando en Lerma. Por un lado la estrategia a seguir era la descentralización industrial de la ciudad de México y al mismo tiempo fortalecer las condiciones de desarrollo rural en las zonas de expulsión. De manera muy general, el Plan proponía mayor vinculación de las economías rurales y urbanas, siendo el caso de estudio una configuración socio-espacial de ambas. El resultado en la zona de estudio fue una réplica del crecimiento desordenado del valle de México.

A favor del Plan, se entrevé una línea estratégica para favorecer el fortalecimiento y autonomía municipal. Se pretendía aumentar la capacidad de ejecución de los municipios a través de apoyos y recursos financieros estatales y aumentar su capacidad recaudatoria. En la cotidianidad, la autoridad municipal es la más cercana a los ciudadanos y la primera en conocer de las necesidades de infraestructura, equipamiento y servicios. Objetivos que de entrada se veían muy difíciles de alcanzar debido a la falta de liquidez de la hacienda pública, condición que en la propia Carta de Intención al FMI se explicaba.

Un operador espacial emergente durante este periodo fue el terremoto de 1985, que produjo un éxodo de población hacia la región metropolitana en esta parte de la Cuenca

²¹ Garza, G. (1986). Planeación urbana en México en periodo de crisis (1983-1984). *Estudios demográficos y urbanos*, 73-96.

del Alto Lerma. El conjunto habitacional CIDECO (Centros Integrales de Desarrollo Comunitario) se proyectó y construyó como una unidad de 200 viviendas, de financiamiento privado para damnificados que se ubicó al norte de la cabecera municipal. Sobre la franja periférica que el Plan de Usos Futuros de 1971 proponía como suelo de uso agropecuario.

Como se ha podido demostrar, la actividad industrial (sector secundario) fue desplazando paulatinamente a la actividad agropecuaria (sector primario). De manera paralela, la concentración demográfica en la región se puede relacionar directamente con un aumento en el comercio y servicios (sector terciario).

Área Urbana por Municipio. Región Metropolitana de Toluca (2000)					
Municipio	Hectáreas	Área Urbana (2000)	Área Urbanizable	Área No Urbanizable	Industrial
Lerma	22,864.00	1,033.70	3,551.60	17,364.83	913.87
Metepec	7,043.00	2,206.50	2,833.52	1,867.58	135.40
Ocoyoacac	13,471.00	657.40	2,050.71	10,512.89	250.00
San Mateo Atenco	1,850.50	813.20	809.50	227.80	0.00
Toluca	42,014.00	4,745.60	16,452.69	16,261.45	4,554.26
Xonacatlán	3,287.00	193.50	1,267.50	1,632.50	193.50
Zinacantepec	30,918.00	613.50	2,043.35	28,204.53	56.62
Subtotal	121,447.50	10,263.4	29,008.87	76,071.58	6,103.65

FIGURA 21. Área urbana especificada por municipio en la Región Metropolitana de Toluca (2000). Fuente: Estimación del Atlas Urbano de la Cuenca Alta del Lerma con datos del conteo de población 1995.

Para la década de 1990, la región visualizada en la FIGURA 22, los diversos proyectos de ciudad se expandieron sobre esta área urbanizable, alrededor de los centros de población ya consolidados, pero también sobre las franjas periféricas, áreas susceptibles de inundaciones, agrícolas y de conservación ecológica. Este es el caso de Lerma, cuya expansión urbana se dio de manera muy discreta sobre su centro de población correspondiente a la cabecera municipal y en cambio, se propagó hacia el interior del corredor industrial, siendo el Camino de las Partidas, la centralidad que le daría cauce al crecimiento disperso. Los principales argumentos que se encuentran para que Lerma no siguiera un crecimiento monocéntrico fueron que el costo del metro cuadrado de la tierra era hasta 200 veces más barato al norte del corredor industrial, donde se ubicaban

terrenos ejidales y agropecuarios sin urbanizar, siendo el Camino de las Partidas el trayecto que conectaría estas centralidades, por otra parte hacia el Sur del casco primigenio se ubicó el libramiento de la carretera México-Toluca, que sirvió como franja cinturón para contener la expansión, y hacia el Norte, los terrenos cenagosos lograron evitar, de momento, los asentamientos humanos. Más tarde una porción de estos terrenos pantanosos fueron donados por el Gobierno Federal a la Universidad Autónoma Metropolitana, donde se asientan las instalaciones de la Unidad Lerma.

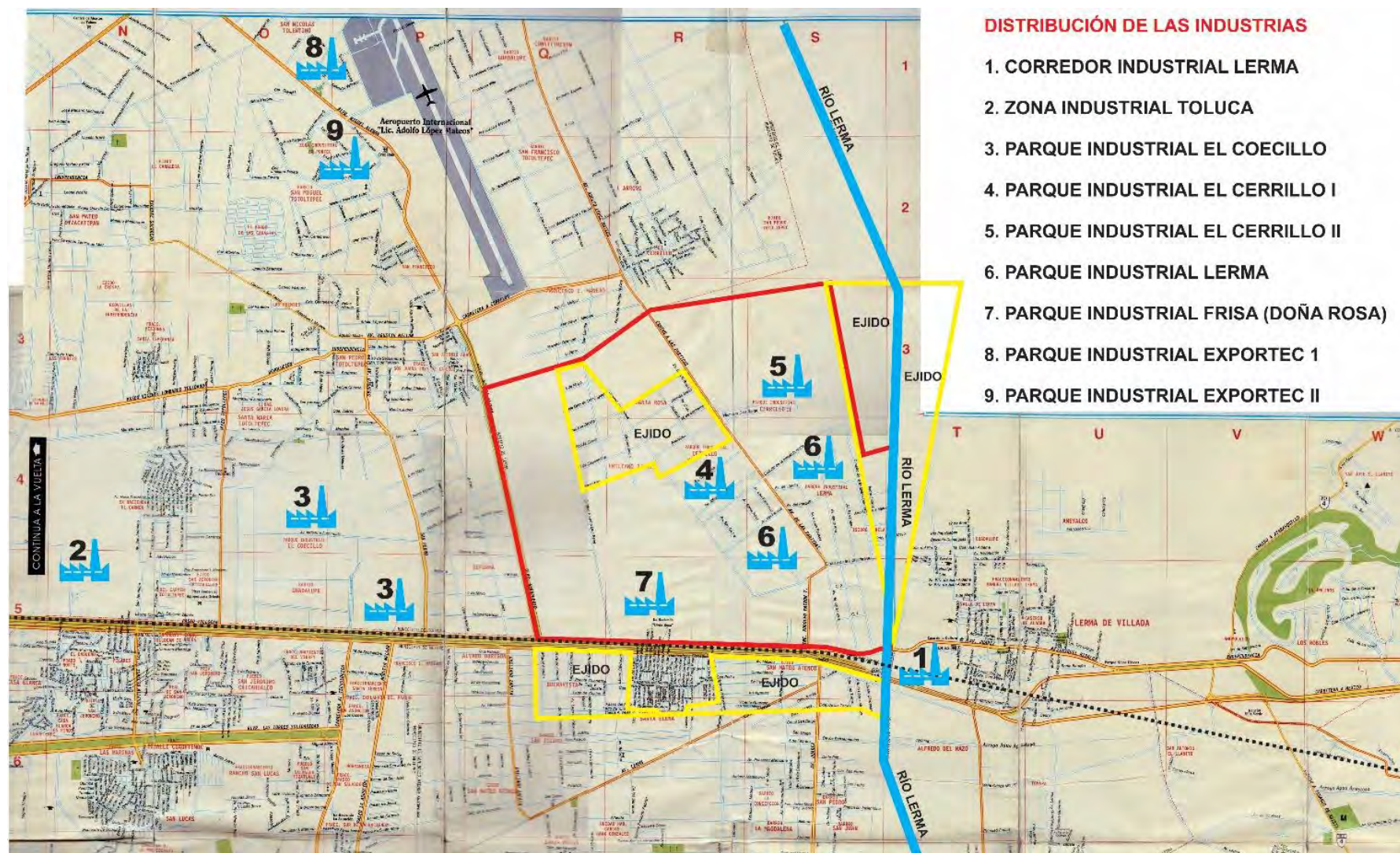


FIGURA 22. Distribución de las zonas industriales a finales de la década de los 90. En el paisaje metropolitano destaca el Aeropuerto Internacional de Toluca, inaugurado en 1985. Fuente: Elaboración propia con base en la cartografía de: "Red vial ciudad de Toluca y Área Metropolitana, Guía Roji, Edición 2003."

Los usos del suelo propuestos en Lerma, de acuerdo con el Plan de Centro de Población Estratégico de 1993, establece asignaciones de uso del suelo Habitacional (H1, H2, H3 y H5 con servicios de baja, media y muy alta densidad respectivamente (FIGURA 23), así como un uso mixto Habitacional-agropecuario (MX). También asigna un uso de suelo para Corredor industrial (CI), entre otros. Estas asignaciones promovieron una sobre oferta de suelo urbanizable y una dispersión absoluta para el uso habitacional, que contradice la vocación lacustre de la Cuenca y su aprovechamiento responsable y controlado. El resultado es la proliferación de asentamientos humanos dispersos, precedida de una parcelación, bajo una ocupación edificatoria sobre el territorio alternada y aleatoria, no solo de uso habitacional, pues los habitantes necesitan espacios de trabajo, equipamiento y servicios, y que como ya se mencionó, dichas centralidades se conectan unifilarmente como ínsulas en forma de racimos dispersas entre otros usos del suelo, pero sin la intención ni capacidad de articular regionalmente la estructura física y espacial. La implementación del Plan no fue eficaz para organizar ni controlar el crecimiento.

Clave	Usos del suelo asignados para Lerma en el Plan de Centro de Población Estratégico, 1993
H1 y H1S	Habitacional muy baja densidad y habitacional con servicios de muy baja densidad: de 28 a 55 habitantes por hectárea.
H2 y H2S	Habitacional baja densidad y habitacional con servicios de baja densidad: de 56 a 132 habitantes por hectárea.
H3, H3S, CS3, CU3	Habitacional media densidad, habitacional con servicios de media densidad, corredor de servicios de media intensidad y centro urbano de media densidad: de 133 a 165 habitantes por hectárea.
H5, CS5, CU5	Habitacional muy alta densidad, corredor de servicios de muy alta densidad y centro urbano de muy alta densidad: de 276 a 550 habitantes por hectárea.
MX	Uso mixto habitacional-agropecuario: de 12 a 27 habitantes por hectárea.
CI	Corredor industrial.
CT	Corredor turístico.
ECS	Equipamiento, comercio y servicios.
ET	Equipamiento turístico.
IN	Industria.

PA, PF	Preservación agropecuaria y preservación forestal: de 1 a 11 habitantes por hectárea.
--------	---

FIGURA 23. Usos del suelo asignados para Lerma en el Plan de Centro de Población Estratégico 1993. Su distribución en el territorio puede observarse en la FIGURA 22, cuyo resultado fue una ocupación del suelo fragmentado. Fuente: Elaboración propia con datos tomados del Atlas Urbano de la Cuenca Alta del Lerma.

El plan de usos del suelo de Lerma asignados en 1993 no solo incentivó la dispersión de los asentamientos humanos sino que desestimó reintegrar y conservar áreas lacustres que ya habían sido diezmadas en un 90% durante el siglo XX. De acuerdo con la Comisión Coordinadora para la Recuperación Ecológica de la Cuenca del Río Lerma existía hacia 1995 una sobreexplotación del 32% en las zonas industriales de Toluca y Lerma.

1.4. LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOLUCA Y EL CRECIMIENTO URBANO DESBORDADO.

A partir de 1989, cuando se integró formalmente al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), México ha establecido “una red de diez tratados de libre comercio con cuarenta y cinco países, treinta y dos acuerdos para la promoción y protección recíproca de las inversiones con treinta y tres países, nueve acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y es miembro del Tratado de Asociación Transpacífico (TTP). Además, México participa activamente en organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos y la ALADI.”²²

Lo anterior da cuenta de que la estructura económica mundial cambió, y donde se pueden destacar dos características bien definidas: la retirada del Estado de la economía y la expansión geográfica del sistema hacia una globalización que abarca el capital, la fuerza de trabajo y la producción, cuya base son las redes de información (Castells, 1989).

Ante de este contexto ¿podríamos afirmar que Lerma es una ciudad global? Ciertamente, pequeñas aglomeraciones en proceso de consolidación como Lerma no cuentan con la capacidad para diversificar su economía a nivel mundial. Sin embargo, sí existen relaciones internacionales encaminadas para alcanzar identidad, presencia, visibilidad y reconocimiento, así como para atraer inversiones, generar empleo y promover sus actividades comerciales, turísticas o culturales (Ziccardi, 2011). Bajo este argumento se puede colocar a Lerma dentro del proceso de globalización como un punto nodal de comercio internacional, cuyo crecimiento se ha caracterizado por el acelerado desarrollo industrial en las últimas décadas (En 1960 había 19 fábricas, en la actualidad existen más

²² <http://www.promexico.gob.mx/comercio/mexico-y-sus-tratados-de-libre-comercio-con-otros-paises.html>. ProMéxico es el organismo del gobierno federal encargado de coordinar las estrategias dirigidas al fortalecimiento de la participación de México en la economía internacional, apoyando el proceso exportador de empresas establecidas en nuestro país y coordinando acciones encaminadas a la atracción de inversión extranjera. Consultado en Abril de 2016.

de 450 empresas) y en su más reciente etapa, como un nodo manufacturero en la industria automotriz consolidado por grandes inversiones en la infraestructura de comunicaciones, entre ellas, la Ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca en 2008.

Si bien el Aeropuerto Internacional de Toluca se comenzó a construir en 1967 sobre una superficie de 259.8 Ha., fue hasta 1985 cuando inició operaciones bajo la administración, operación y construcción del organismo público descentralizado denominado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, ASA. De acuerdo a las estimaciones econométricas de ASA, el movimiento aeroportuario está relacionado con las variables económicas y financieras, tanto nacionales como internacionales.²³ Lo anterior permite ubicar al Aeropuerto Internacional de Toluca, AIT, como un operador espacial (actante²⁴) de reciente aparición y dimensionar su relación con el crecimiento y la forma urbana de la zona de estudio. La norma aeronáutica prevé un cono de aproximación (superficie de aproximación y despegue) sobre el área de estudio, es decir, una franja de fijación que restringe la altura de las edificaciones²⁵. La forma urbana entendida en su concepción amplia a través de sus tres niveles morfológicos (imaginarios, prácticas espaciales y espacio físico), como la dimensión sensible esencial (abstracta o concreta) que define relaciones (González, S., 2015).

El Aeropuerto Internacional de Toluca, AIT, “Lic. Adolfo López Mateos”, se ubica al noreste de la zona metropolitana de Toluca²⁶ y al norte de la zona de estudio (Ver FIGURA 22). Hasta 1995 no figuraba dentro de los doce aeropuertos más importantes en pasajeros con itinerarios fijos, sin embargo sí ocupaba el quinto lugar en importancia de operaciones (vuelos comerciales nacionales, internacionales y de fletamento “charters”,

²³ Metodología de Pronóstico. Sistema Estadístico Aeroportuario. Aeropuertos y Servicios Auxiliares. XII Edición, 1996.

²⁴ De acuerdo a la Teoría del Actor-Red, ANT por sus siglas en inglés propuesta por Bruno Latour y Michel Callon, un actante es indistinto entre un humano o no humano para identificar la agencia, en este caso, de la forma urbana.

²⁵ De acuerdo a la normatividad dictada por las autoridades competentes en aeronáutica civil, el cono de aproximación parte de 0.00 metros de altura hasta llegar a 45 metros de altura, tomando en cuenta que por cada 100 m de alejamiento desde la cabecera de la pista, una construcción sólo puede elevarse 2 m. Esta medición se inicia 60 m antes del umbral de la pista. Dicha restricción afecta un área de hasta 4 km a la redonda desde cada cabecera de pista para construir inmuebles de hasta 45 metros de altura sobre el nivel de la pista.

²⁶ La Zona Metropolitana del Valle de Toluca comprende los municipios de Toluca, Metepec, Zinacantepec, Lerma, San Mateo Atenco, Ocoyoacac, Almoloya de Juárez, Otzolotepec, Xonacatlán, Calimaya, Mexicalcingo y Chapultepec. PMDU de Lerma, Estado de México 2009-2012.

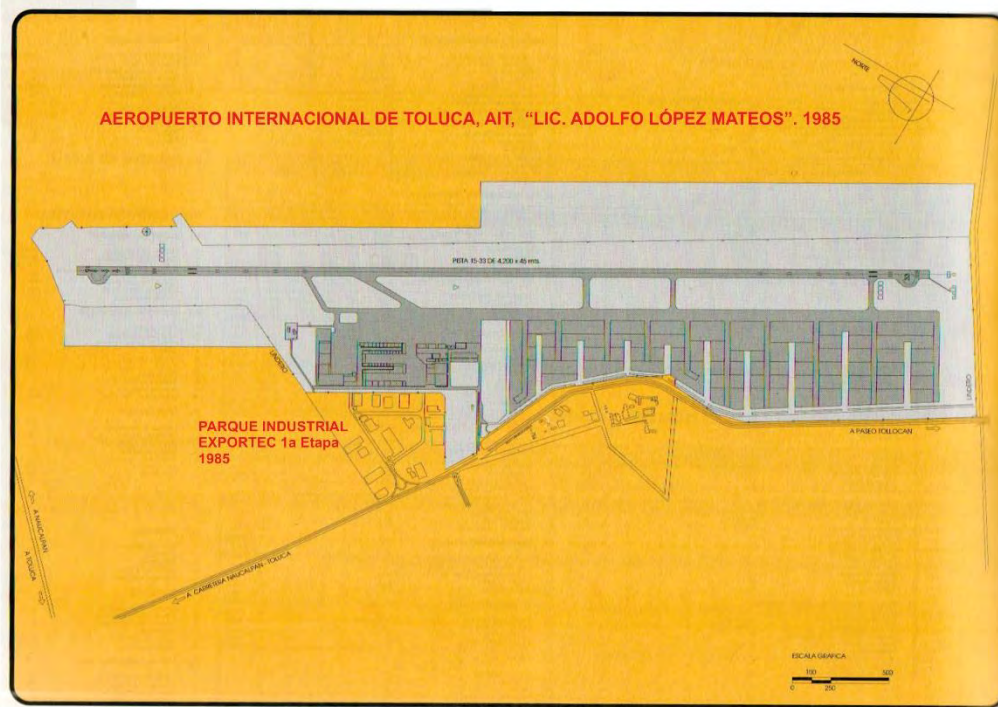
aviación regional y general). De manera simultánea se inauguró ese mismo año, un parque industrial contiguo al aeropuerto: Exportec 1 (1985). La forma de crecimiento de este parque industrial corresponde a la de una región UP+E (Urbanización-Parcelación + Edificación). Su urbanización es cerrada con accesos controlados. Su accesibilidad depende del Boulevard Miguel Alemán, única vialidad pavimentada que conecta las industrias y el Aeropuerto hacia el sur con el trayecto matriz Toluca-Ciudad de México, y hacia el norte con el trayecto matriz Toluca-Naucalpan. De esta manera, el AIT se configuraba como eje de crecimiento para el desarrollo industrial exportador (Ver FIGURA 24).

Durante el primer año de operaciones (1985) registró 29,301 pasajeros totales y 6,242 operaciones de carga. La tendencia fue al alta en los años posteriores hasta decaer en 1989 y 1990, producto de la crisis económica y política correspondiente al final del sexenio de Miguel de la Madrid e inicio de la administración de Carlos Salinas de Gortari (Ver FIGURA 25). Esta actividad se vio reflejada en la ocupación del territorio, en concordancia con los ciclos de construcción basados en periodos económicos de expansión y recesión.



PLANO GENERAL

TOLUCA, EDO. DE MEX.



378

FIGURA 24. Aeropuerto Internacional de Toluca “Lic. Adolfo López Mateos”. Fecha de recepción del Edificio Terminal: 21/1/85. Categoría aeronáutica: Quinta. Clasificación: Internacional. Tipo: Metropolitano. Anexo al Aeropuerto se consideró ubicar un parque industrial con vocación exportadora. Fuente: Sistema Estadístico Aeroportuario. XII Edición, 1996. Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Datos de estadística del Aeropuerto Internacional de Toluca 1985-1995		
Año	Pasajeros totales	Operaciones totales y carga
1985	23,301	6,242
1986	31,687	7,320
1987	23,975	6,963
1988	47,475	10,337
1989	24,449	9,392
1990	22,985	5,758
1991	24,438	12,060
1992	36,074	15,026
1993	44,294	18,954
1994	66,224	28,835
1995	103,805	48,289

FIGURA 25. Datos de estadística del Aeropuerto Internacional de Toluca 1985-1995. Fuente: Sistema Estadístico Aeroportuario. XII Edición, 1996. Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Ya durante la administración del presidente Vicente Fox (2000-2006) se dieron los acontecimientos para la proyección de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, seguido de un proceso muy complicado donde los pobladores originarios de San Salvador Atenco, lugar donde se construiría dicha infraestructura aeroportuaria, lograron detener el proceso del mega proyecto federal poniendo a salvo el recurso de expropiación de terrenos ejidales²⁷ del que se había valido la administración Federal. La situación operativa del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, AICM, proyectado y construido hace más de 50 años, había llegado a su límite, pues dada su conformación y las normas aeroespaciales, sólo una de las pistas comerciales es operativa sin el recurso de usar la otra simultáneamente. Tras un largo y desgastante proceso entre los actores afectados y representantes del gobierno Federal, se dio marcha atrás al proyecto y los ejidatarios lograron la cancelación del proyecto. A partir de ese momento se comenzaron a buscar nuevas ubicaciones o un llamado “Plan B”, para el nuevo aeropuerto.

Se escucharon propuestas y opiniones de los gobernadores en turno de Hidalgo, Puebla y Estado de México, entre otros. La posible inversión directa de entre 7 mil y 10 mil millones de pesos para la construcción de un nuevo aeropuerto, hizo muy atractivo el cabildeo político para que ésta se concretara en tal o cual entidad. Mientras tanto se proyectaron y construyeron soluciones temporales urgentes a la Terminal 2 y Terminal 1 del AICM, en 2001 y 2004 respectivamente. Los proyectos de Huehuetoca en Hidalgo y la ampliación del Aeropuerto Internacional “Adolfo López Mateos” de la Ciudad de Toluca resultaron los más viables, ganando la iniciativa éste último. Con esta ampliación tuvo un crecimiento importante al pasar de 2.2 millones de pasajeros en 2006 (año en que terminó

²⁷ Para la indemnización producto de la expropiación de los terrenos ejidales, el gobierno de Vicente Fox fijó en 7 pesos por metro cuadrado de terreno. *Hay 5 mil conflictos agrarios que representan focos rojos*. Patricia Muñoz Ríos, La Jornada, página 10, miércoles 17 de julio de 2002. Información también publicada en Milenio Diario, página 32

la administración de ASA), a 3.3 millones de pasajeros en 2007 y 4.1 millones en 2008. La terminal ocupa un edificio de 28 mil 300 metros cuadrados con capacidad para recibir 26 aeronaves²⁸ en una superficie de 502 Ha. Sin embargo, la terminal resulta aún insuficiente para considerarla como una verdadera sede alterna al AICM. De inmediato, inversionistas privados (OHL Toluca) y gobiernos Estatal y Federal, apoyaron la construcción de otra pista, para que igual que el proyecto fallido de Atenco, pudiese ser utilizada simultáneamente.

En total, el gobierno federal ha invertido más de 600 millones de pesos en la ampliación y modernización de esta terminal aérea, pese a éste y otros apoyos para impulsarlo como una sede alterna al AICM, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca no ha podido consolidarse como polo de desarrollo económico mediante una actividad que se fundamente en el transporte de personas y mercancías durante los últimos años. Esto se puede ver reflejado en que las dos principales líneas comerciales, Volaris e Interjet, han reducido rutas y operaciones en esta ciudad, para concentrarse en el AICM y poniendo los ojos en el Nuevo Aeródromo de la Ciudad de México en proceso de construcción²⁹. En la FIGURA 26 se observa la ubicación de la terminal aérea de Toluca en su contexto metropolitano. En tan solo 30 años la franja cinturón que representaba el Boulevard Aeropuerto se movió hacia el Libramiento Bicentenario, la terminal aérea ha quedado inserto dentro de la trama urbanizada en proceso de densificación, situación que aleja la terminal de ubicaciones ideales, fuera de los entramados urbanos y ubicadas en la periferia para disminuir riesgos.

²⁸ Datos tomados de la página oficial del Ayuntamiento de Toluca. Consultados en octubre de 2014.

²⁹ Hacia finales del 2016, el AIT operaba al 10% de su capacidad, transportando 2,000/día contra 11,000/día en 2008. Entrevista a Héctor Espinosa, director general y administrador del Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) por Enrique Torres para Expansión. 27/12/2016.

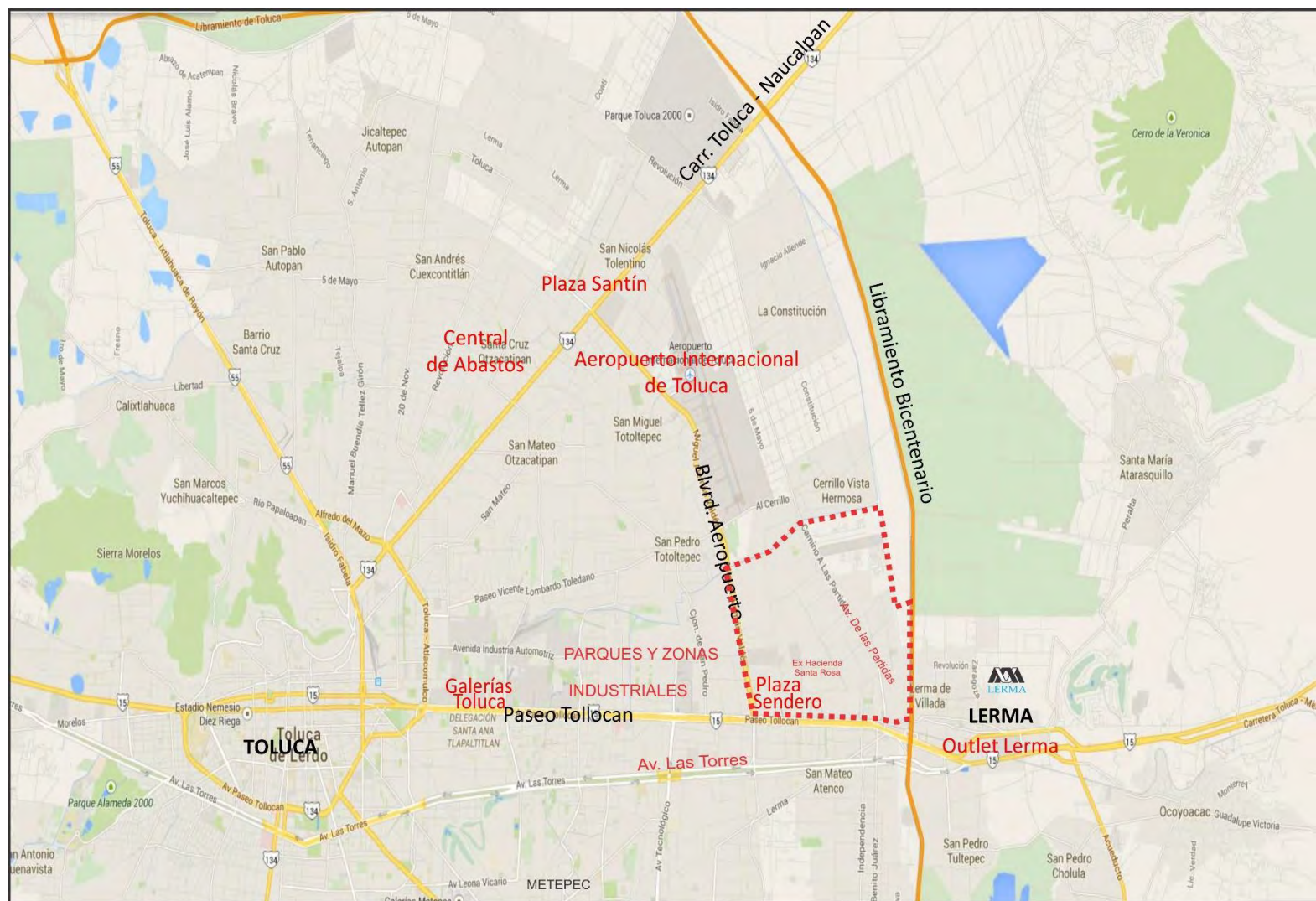


FIGURA 26. Estructura urbana en el contexto de la Ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca. La Zona Industrial Lerma se representa en línea punteada. La estructura vial semiradial une centralidades (trayectos matrices), sin embargo, la región carece de una estructura vial secundaria, que articule y distribuya con eficacia hacia el interior (trayectos de implantación). Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

Pese a no haberse consolidado como una terminal aérea alterna a la de la Ciudad de México, la ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca sí ha sido un poderoso actante que cambió las relaciones locales y regionales funcionando como catalizador para el crecimiento de la ciudad. Algunos detonadores (de modificaciones en el uso del suelo) funcionan en distintas escalas espaciales y temporales y, por tanto, su evaluación y manejo son más complejos desde un punto de vista práctico y político (Graizbord y Monteiro, 2008: 104).

Acaso otra característica de esta nueva espacialidad como lo es la pérdida de importancia de la infraestructura en puertos, ferrocarriles, carreteras de libre acceso, sustituidas por líneas de fibra óptica y comunicaciones satelitales. La nueva espacialidad (espacio de los flujos) ha sido argumentada por S. Sassen, en el sentido de que la dicotomía centralización-descentralización obedece a que las actividades económicas descentralizadas no han sido acompañadas de una descentralización en la propiedad del capital. Así, la mayoría de las pequeñas empresas locales ejecutan servicios subcontratados por firmas multinacionales, propietarias del capital. Por otra parte, la “cadena de montaje global” exige un control y dirección centralizados desde el punto de vista espacial.

Este crecimiento exponencial periférico ha generado inmensos territorios urbanos, fragmentados y ¿policéntricos?, que Francois Ascher ha denominado “metápolis”. Ascher lo explica por la constatación de que las ciudades ya no crecen por dilataciones, sino por la consolidación de pequeñas islas “bien equipadas”, alejadas entre sí y no metropolitanas. Conectadas por el uso del automóvil, pero también por transportes colectivos de alta velocidad, TGV y aeropuertos principalmente. Como acota Ascher, esto ha favorecido la discontinuidad de la urbanización y el “efecto túnel”, enormes vacíos metropolitanos que separan núcleos de actividad urbana que expanden la oferta de suelo “urbano” fabricando bordes sistémicos donde quienes lo cruzan, no existen (S. Sassen, 2016).

El cambio y la mixtura de los usos del suelo en esta zona evolucionaron con rapidez. Tan solo en los parques industriales contiguos a la terminal aérea se instalaron 25 nuevas empresas pertenecientes a la industria automotriz y de plásticos, y en los parques

industriales administrados por el Fideicomiso para el Desarrollo de Parques y Zonas Industriales en el Estado de México, FIDEPAR, la demanda en venta y renta de estos espacios creció 60% durante los recientes años al 2012. En conjunto, la inversión calculada para la modernización del Aeropuerto de Toluca representó una inversión global de dos mil 300 millones de pesos, en total, de los cuales más de mil 550 millones de pesos corresponden a las obras viales efectuadas.³⁰

Una de las primeras obras para modernizar la infraestructura vial para llegar al Aeropuerto de Toluca fue la ampliación a 10 carriles del Boulevard “Miguel Alemán”, que conduce el flujo vehicular del trayecto matriz México-Toluca (inicio del Paseo Tollocan) a la terminal aérea. La obra fue inaugurada en octubre de 2009. A partir de ese año comenzaron a establecerse los hoteles ejecutivos a lo largo de esta vialidad. Cadenas como el City Express Toluca, City Junior Toluca Aeropuerto, City Suites Toluca, Courtyard Toluca Aeropuerto, Crowne Plaza Toluca Lancaster, Del Rey Inn Toluca, One Toluca Aeropuerto, Holiday Inn Express Toluca Zona Aeropuerto, Microtel Inn & Suites by Wyndham Toluca, Quinta del Rey Toluca, así como una serie de sucursales de franquicias de restaurantes y cafeterías. En las cabeceras de este corredor de servicios se ubican dos centros comerciales: Plaza Sendero y la ampliación de Plaza Santin. (Ver FIGURA 26). Con excepción de los centros comerciales anteriormente citados, sería difícil definir a este corredor de comercio y servicios como una centralidad que complemente la oferta para los habitantes locales, pues su actividad depende de los pasajeros del AIT. Hacia finales del 2016, la ocupación de los locales comerciales al interior de la terminal aérea era del 50%, lo que evidencia la falta de pasajeros por la caída en el tráfico de las aerolíneas comerciales.³¹

Toda esta inversión en infraestructura, comercio y servicios en la zona, se suma al desarrollo inmobiliario habitacional por las grandes constructoras a partir de 2005. En

³⁰ Datos tomados de la página oficial del Ayuntamiento de Toluca. Consultados en octubre de 2014.

³¹ Hacia el 2008, el AIT era la terminal número seis en número de pasajeros, ocho años después ya no figura ni entre los diez primeros. Entre gobiernos federal y estatal invirtieron más de 3,000 millones de pesos en diez años (2005-2015). Desde el 7 de septiembre de 2005, el AIT opera bajo razón social Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca con tres socios: OHL Toluca (49%), Gobierno del Estado de México (26%) y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (26%). Entrevista a Héctor Espinosa, director general y administrador del Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) por Enrique Torres para Expansión. 27/12/2016.

total 7 conjuntos urbanos mixtos (habitacionales de interés social y popular con equipamiento urbano básico) con alrededor de 6 mil viviendas en total. Lo que representa 24 mil habitantes nuevos (podrían ser más). Hacia el 2016 la oferta de suelo para vivienda seguía disponible así como las autorizaciones para desarrollarlas. Es así como, este gran nodo de inversión global entendido como proceso de urbanización rompió la frontera agrícola (Terrazas, 1996). La ocupación principal en la región pasó en poco tiempo de empleo rural --- rural urbano --- industria --- terciarización y sus combinaciones. El crecimiento disperso también es evidente, en tan solo veinte años la población de la zona metropolitana de Toluca se duplicó 2.3 veces mientras que la expansión territorial aumentó 26 veces su tamaño³² (Ver FIGURA 27)

³² Observatorio del Estado de México. Datos e Indicadores de la Zona Metropolitana del Valle Toluca. Agosto 2015.

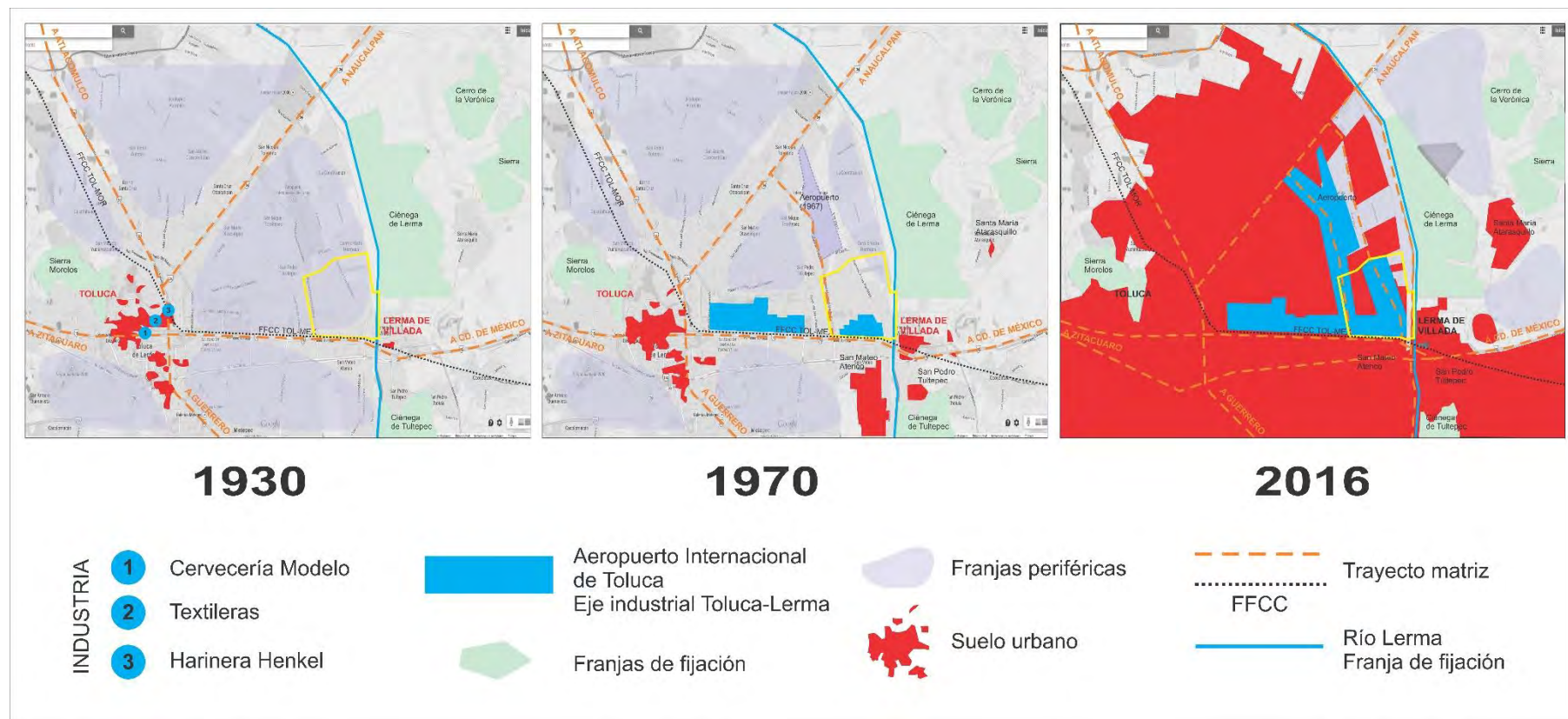


FIGURA 27. Crecimiento urbano disperso. La imagen representa tres momentos de expansión en el suelo urbano. Las centralidades y grandes inversiones han funcionado como líneas de fijación para el crecimiento del suelo urbano. En cambio, el Río y la Ciénega de Lerma han retrasado la expansión. Los trayectos matrices han logrado comunicar el tránsito de personas y el intercambio de mercancías a nivel regional, sin embargo, no se aprecia una estrategia que logre integrar y articular el interior de estas centralidades. Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

CAPÍTULO II. PRODUCCIÓN DEL SUELO URBANO EN LERMA.

2.1. LAS ZONAS CON MAYOR PLUSVALÍA EN LERMA.

Hemos visto hasta aquí que el crecimiento disperso en Lerma no ha favorecido a elevar la calidad de vida sus habitantes pero en cambio, sí ha beneficiado a la incorporación de nuevas zonas urbanizables. El actante que fue en su momento la Ley Lerdo y cuya intervención en Lerma favoreció la subdivisión de los bienes eclesiásticos y de manos muertas con la aparición de nuevos propietarios y tierras para el cultivo y/o ganadería, en la actualidad puede equipararse con la aparición de zonas urbanizables emergentes susceptibles de convertirse en nuevas mercancías inmobiliarias (Terrazas, 1996). Dentro de estas zonas urbanizables emergentes, el control y regulación, objetivos primarios en la planificación institucional, han quedado ralentizados, es decir, están presentes pero no se ejercen sin la voluntad política ni la capacidad de intervención económica y social por parte de la autoridad competente. En un espacio (Lerma) y tiempo donde el intercambio social significativo va a la alza (centralidad), en proceso de consolidarse y dentro de un contexto generalizado de crisis económica, el espacio urbano se vuelve cotizado, no tanto por representar un escalafón en el bienestar del habitante como ya se apuntó, sino por representar una oportunidad viable y confiable para que las inversiones en la compra de suelo y/o edificaciones sean una alternativa relativamente fácil y segura al riesgo que representa una inversión productiva.

El viejo concepto del valor de la renta del suelo explica mejor el crecimiento desbordado de Lerma dentro de la mancha metropolitana debido en parte, a que el precio barato en la periferia y en el discontinuo urbano de los caminos, producen una oferta apetecible para los desarrolladores inmobiliarios, pero también para la vivienda autoproducida y para la legitimación del gobierno en turno, aunque sea transfiriendo obligaciones como la urbanización, construcción de infraestructura primaria y equipamiento urbano básico.³³ La visión redistributiva de la planeación falla y lo que vemos son puntos de concentración nodal de grandes inversiones que fueron concebidas para el desarrollo económico

³³ El Libro (y Reglamento) V del Código Administrativo del Estado de México da cuenta de que los desarrolladores inmobiliarios de parques industriales y conjuntos urbanos mixtos, como parte del procedimiento para la autorización de su construcción, deben de dotar de urbanización (calles y avenidas), infraestructura primaria (agua potable, alcantarillado y electrificación) y equipamiento urbano básico (jardín de niños, escuela primaria, jardín vecinal, centro de salud) a la comunidad donde sean edificados. Una vez terminadas las obras, deberán entregarse a las autoridades municipales (municipalización).

vinculado a escala global pero no necesariamente con lo urbano. Mediante estas megainversiones los recursos financieros fluyen en una capa invisible al bienestar social a través del pago de servicios públicos privatizados, instrumentos crediticios, bienes de consumo, servicios turísticos, etc., resaltando las desigualdades físicas y espaciales de la ciudad.

Negrete apunta que, *“la herramienta privilegiada hoy día para la transformación del espacio metropolitano ya no es el plan, sino los proyectos específicos que se negocian entre actores públicos, privados y locales, incluida la participación de la sociedad civil.”*

En la planeación contemporánea es la cartera de proyectos la que marca la pauta del crecimiento y “desarrollo” urbano-regional. *“El objetivo de estos proyectos son los “lugares” y no los ciudadanos que los habitan, por lo cual los objetivos sociales de la planeación se van convirtiendo en retórica social.”* En la estructura física y espacial de Lerma convergen grandes inversiones de infraestructura como son los proyectos de la Ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca, las autopistas concesionadas La Marquesa-Lerma y Naucalpan-Toluca, el Tren Interurbano México-Toluca, así como los siete conjuntos urbanos mixtos, y otros tantos parques industriales de reciente edificación se encuentran dentro de este portafolio de desarrollo económico de gran escala que poco han contribuido a elevar la calidad de vida y bienestar de la población lermense.

Estos proyectos actúan como catalizadores para la producción del suelo urbano y su revalorización donde el comportamiento de los precios del suelo y del mercado inmobiliario cobra un nuevo dinamismo.

En el capítulo anterior pudimos precisar que pese a las grandes inversiones que se establecieron alrededor de la nueva terminal aérea de Toluca, ésta no ha podido consolidarse como terminal alterna a la de la CDMX, sin embargo sí ha sido un poderoso actante que cambió las relaciones locales y regionales que funciona como polo de desarrollo para la expansión de la ciudad.

En los parques industriales cercanos al aeropuerto el valor de los predios aumentó 450 por ciento, al pasar de 560 pesos por metro cuadrado en 2004 a 2,560 pesos en promedio por metro cuadrado en el 2012.³⁴ Es así como, la inversión en infraestructura y nuevos

³⁴ Entrevista al gerente del Parque Industrial Exportec, Jorge Osorio, publicada en <http://www.poderedomex.com/notas.asp?id=75809>. 7 de mayo del 2012.

servicios han provocado en los predios aledaños a esta edificación una plusvalía o renta diferencial³⁵. Esta renta diferencial está determinada por la ubicación de los predios en el ámbito urbano productivo. Se observa que, mientras más cercanos se encuentran los terrenos a las vialidades principales, mayor es su renta diferencial (Ver FIGURA 28).

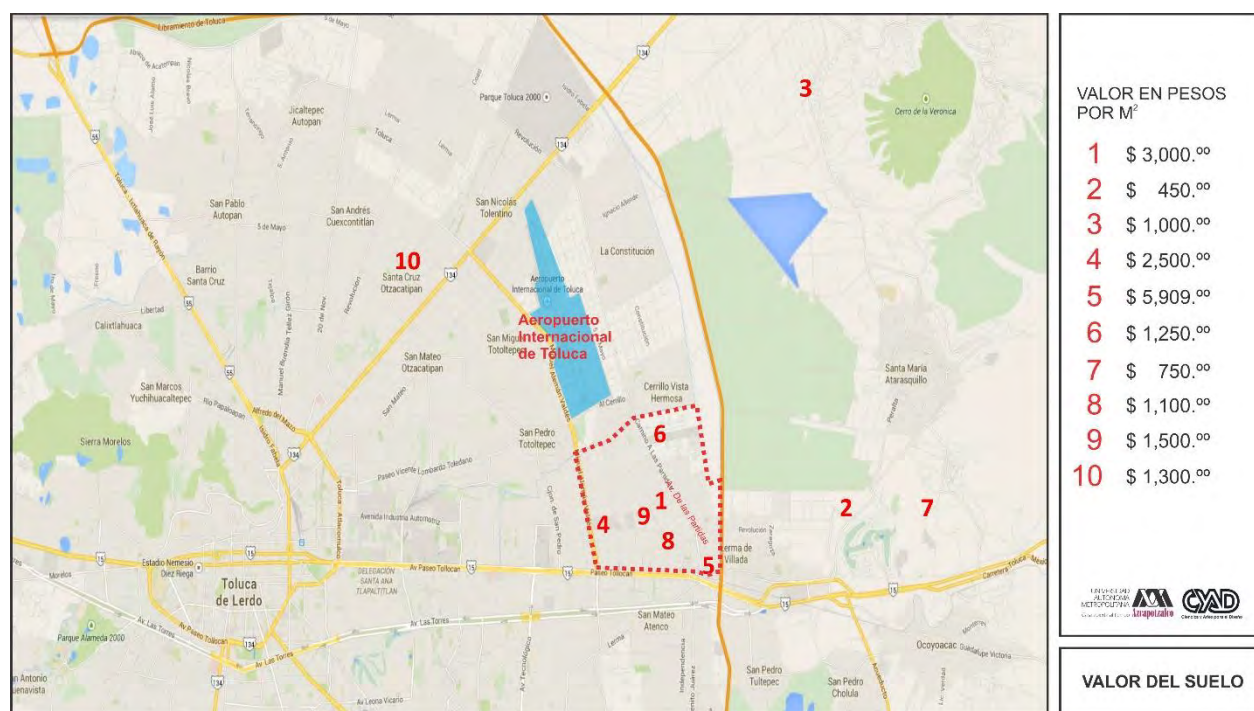


FIGURA 28. Valores del suelo en el contexto de la Ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca. Los predios 2 y 7 han quedado fuera de la renta diferencial inducida por las grandes inversiones y a la mejora de la ubicación urbana. Fuente: Elaboración propia sustentado por una indagación en trabajo de campo y recopilación de información sobre el comportamiento de los precios del suelo y del mercado inmobiliario actual, así como sus tendencias. Basado en el Ensayo sobre la Renta del Suelo, ERS. Seminario de Diseño I (2014-2015, actualización al 2016). Imagen de fondo de Google Maps.

³⁵ La renta diferencial es el excedente de la ganancia por encima de la ganancia media obtenida en consecuencia del capital invertido en alguno o algunos predios de la zona y por la mejora en la localización urbana.

2.2. INFRAESTRUCTURA VIAL, INDUSTRIAL Y CARRETERA COMO POLÍTICA DE PROMOCIÓN PARA ATRAER CAPITAL NACIONAL Y EXTRANJERO.

Como ya se estableció y se ha caracterizado en el capítulo anterior, el modelo económico neoliberal ha privilegiado los intereses de los grandes capitales mundiales. De acuerdo con María Eugenia Negrete, la herramienta de 'El Plan' como transformador del espacio urbano fue sustituida por la 'cartera de proyectos', "el objetivo de estos proyectos son <los lugares> y no los ciudadanos que los habitan"³⁶. Esto implica una resignificación territorial donde los gobiernos de las últimas décadas han dejado el desarrollo urbano en manos de las decisiones puntuales de los grandes desarrolladores privados, "donde se busca principalmente el beneficio económico en proyectos de alta rentabilidad"³⁷. La lógica de estos proyectos es que primordialmente sean eficientes en relación con los recursos financieros y económicos asignados, que esas inversiones generen empleos y derrama económica que eventualmente pueda ser aprovechada para impulsar el desarrollo local y regional, *crecer para distribuir*. Este tipo de desarrollo urbano como proyecto de inversión es bastante cuestionable en el área de estudio, pues si bien es cierto que las inversiones en infraestructura aeroportuaria, industrial y carretera han sido considerables, su construcción y operación han dado empleos temporales y/o poco remunerados³⁸. Sassen ha argumentado que la polarización social es intrínseca al orden tardocapitalista, donde los trabajos a cambio de bajos salarios son claves para el crecimiento económico. La ciudad dual es un espacio para la desigualdad, la segregación y el conflicto. Por otra parte, los profesionales altamente cualificados concentrados en el sector de finanzas y alta tecnología, han tenido la oportunidad de acceder a empleos excepcionalmente bien remunerados. La clase media en cambio, ha sufrido un drástico adelgazamiento. Esto ha puesto en crisis la estructura social heredada del Estado de Bienestar. La ciudad dual se manifiesta en el espacio urbano mediante un crecimiento

³⁶ Negrete Salas, María Eugenia: Las metrópolis mexicanas: Conceptualización, gestión y agenda de políticas. En: Garza Villarreal, Gustavo y Schteingart, Martha (coordinadores): Los grandes problemas de México. Tomo II, Desarrollo Urbano y Regional, capítulo 4, El Colegio de México (Colmex), México D.F., 2010, pp. 173-212

³⁷ *Ibídem*.

³⁸ Para la UEA Temas Selectos II (Dr. Jordi Micheli) se realizó un sondeo en los primeros días de diciembre de 2014, acerca de cuánto ganan los obreros de las empresas instaladas en los parques industriales de Lerma-Toluca, así como los empleados de tiendas de autoservicio y tele operadores. La semana laboral en el primer segmento tienen un sueldo de entre 700 y 800 pesos más prestaciones de Ley (IMSS, Afore, Infonavit, aguinaldo, prima vacacional). Para el segundo segmento es de 13-14 pesos por hora trabajada más prestaciones de Ley (IMSS, Afore, Infonavit, aguinaldo, prima vacacional).

disperso y fragmentado socio-espacialmente. Pese a los grandes capitales invertidos a través de la infraestructura, comunicaciones y vivienda, física y espacialmente no son eficaces para articular ni integrar la vida urbana. Se mantienen aislados a través de muros y funciones monotemáticas.

La visión redistributiva y de beneficio colectivo de los planes de desarrollo institucionales no ha podido ser aplicada para lograr elevar la calidad de vida del ciudadano lermense. La perspectiva de la ciudad como consecuencia del proceso productivo capitalista se renueva y se torna más vigente que siempre. De esta manera, la “identificación ciudad/capitalismo/injusticia social/ quedó así consagrada como eje de la visión sociológica para el resto del siglo XX” (García Vázquez, 2004). Esta reestructuración económica confluye e interactúa con el modo de desarrollo informacional, el proceso que Castells denomina “tardocapitalismo”, es “el espacio de los flujos”, un sistema integrado de producción y consumo, fuerza de trabajo y capital, cuya base son las redes de información. La reorganización espacial que afectó especialmente a tres sectores: la industria –manufacturera-, cuya producción se ha transferido a países en vías de desarrollo, con salarios más bajos; el trabajo de oficina, que ha permitido la relocalización de las empresas en cualquier parte del mundo; y el sector financiero, que también ha tenido una expansión global. Estas dinámicas se aplican y relacionan en el área de estudio. Y es el cambio estructural de una economía abierta y desregulada por el Estado, la que provee del sustento jurídico necesario para la privatización y la austeridad presupuestal en la inversión de infraestructura, equipamiento y servicios. Ante esta debilidad institucional surgen los esquemas de asociación público privada, implementados en Gran Bretaña a principios de los 90, como medio para atraer inversiones en los sectores que anteriormente se financiaban con recursos públicos. En su lugar, los Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), Concesiones y Aprovechamiento de Activos son los modelos que asumen la viabilidad de desarrollar obras, equipamiento y prestar servicios públicos, así como su financiamiento con inversionistas privados mediante contratos a largo plazo. Si bien, uno de los objetivos de los esquemas PPS, es el de obtener los mayores beneficios sociales, éstos no han logrado capitalizarse en la población lermense. Una muestra es la estructura vial regional de la zona metropolitana de Toluca, que en los años recientes ha logrado crecer gracias

a estos modelos de coparticipación público privado pero sin la capacidad de enlazar una estructura vial secundaria (Ver FIGURAS 16 y 26) ni tampoco se han podido ofrecer opciones sustentables de movilidad alterna al uso del automóvil particular. A escala regional, las municipalidades conurbadas se conectan mediante una estructura vial semiradial que une centralidades fragmentadas. El sociólogo urbano, Francois Ascher ha llamado a esta nueva manera de crecimiento de las ciudades, la *metápolis*, regiones altamente urbanizadas pero discontinuas, carentes de una movilidad multimodal, anclada a la dependencia del automóvil particular donde la segregación y autosegregación hacen el común de regiones enteras. En Lerma se observa un patrón similar de crecimiento entrecortado que agranda la brecha de desigualdad. (Ver FIGURA 29).

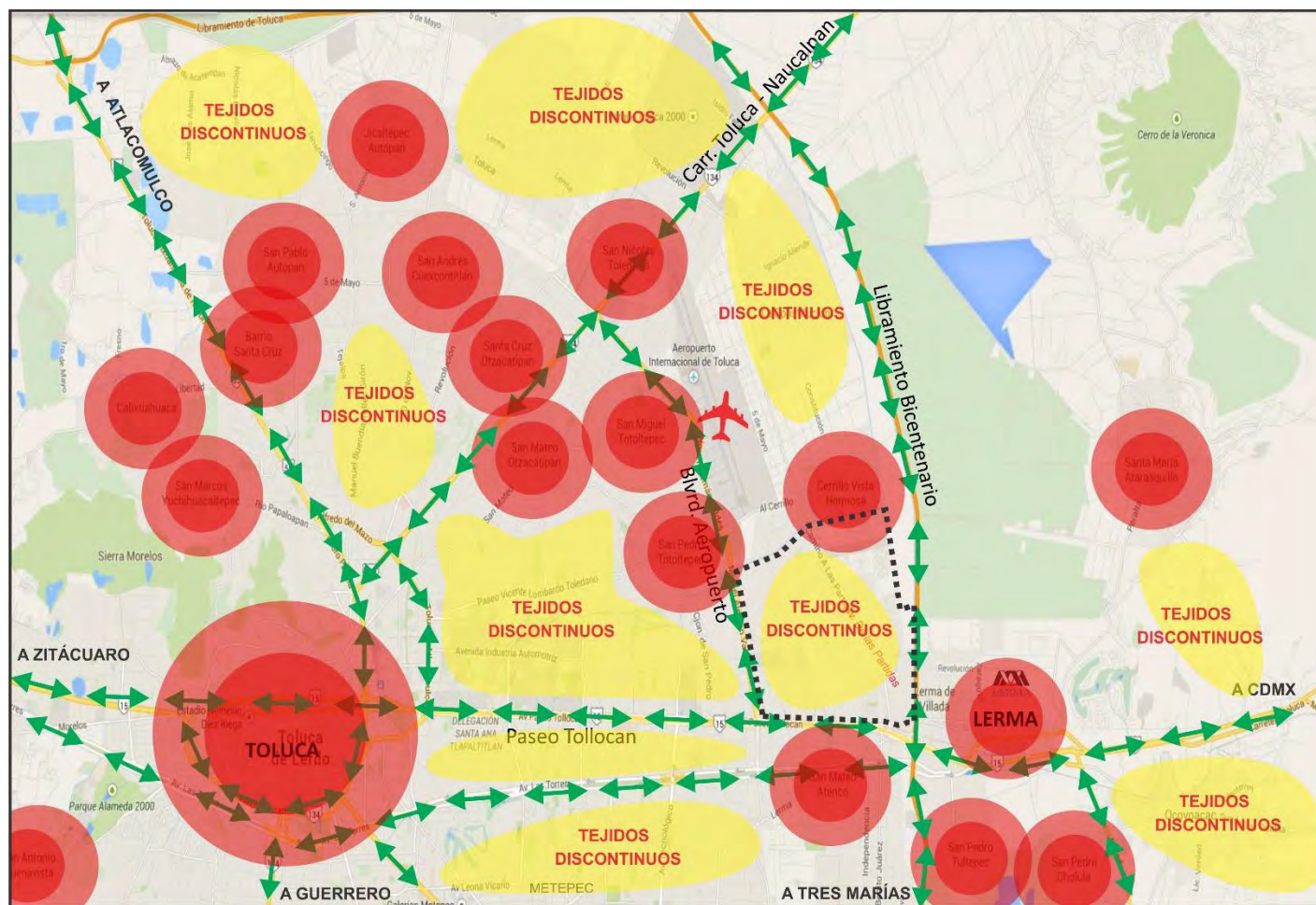


FIGURA 29. Los trayectos matrices (color verde) unen centralidades regionales. En rojo se aprecian las localidades conurbadas. Cada uno de estos conglomerados, en su momento poblaciones periféricas, se extendieron físicamente con base en su traza original espontáneamente y con deficiencias en su urbanización, infraestructura y equipamiento básico. Dichas centralidades representadas por la trama de caminos, calles y avenidas crecieron como ínsulas en forma de racimos, dispersas en medio de regiones agrícolas (franjas periféricas) hasta conurbarse unas con otras. Las calles y caminos angostos (trayectos de implantación) de estos conglomerados se conectan unifilarmente al trayecto matriz (en color verde) más cercano, pero sin la intención ni capacidad de articular trayectos secundarios que eficienten el tránsito de personas y mercancías. La zona de estudio (línea punteada) ha

quedado entre el Boulevard Aeropuerto y el Libramiento Bicentenario (antes franjas cinturón). Al interior se observa la Av. De Las Partidas como el único trayecto que conecta el polígono. Dicha vialidad en la mayor parte de su trazo solo cuenta con dos carriles, ausente de guarniciones y banquetas, sin alumbrado público y deficiente drenaje pluvial. Los tejidos urbanos colindantes dependen de esta vialidad para conectarse. La discontinuidad se remarca en estos tejidos al ser conjuntos cerrados de accesos controlados (en el caso de los parques industriales y conjuntos urbanos de vivienda) quedando autosegregados de la vida urbana (centralidad); mientras los otros tejidos urbanos precarios de origen agropecuario quedaron excluidos de la urbanización institucional, consolidando su centralidad de manera lenta y dispersa. En conclusión, en la zona de estudio las megainversiones fluyen a través de la construcción de infraestructura vial, industrial, inmobiliaria y carretera pero sin la visión ni capacidad integradora de “hacer ciudad”, desatendiendo con esto la estructura espacial de amplios tejidos urbanos. Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

La lógica económica aplicada por los gobiernos de “crecer para distribuir” no ha logrado significarse en la estructura física y espacial, la cual ha crecido sin duda, pero no se han logrado los objetivos de los planes de desarrollo institucionales de hacer patentes la visión redistributiva y de beneficio colectivo. En la FIGURA 30 se observan secciones de los planos de Vocación y Potencialidades (D-2), Zonas de Riesgos (D-5) y Síntesis de la Problemática (D-7) contenidos en el Diagnóstico del Plan Municipal de Desarrollo de Lerma (2003). Ahí, a la zona de estudio se le dictamina una vocación eminentemente industrial y hacia la parte Este, una limitante al crecimiento al caracterizarse como una zona no apta para el desarrollo. En la zona de riesgos, la misma presenta vulnerabilidades a contaminación química e inundaciones. En síntesis, en el Plan se advierte: “la falta de amortiguamientos ecológicos sobre zonas colindantes del polígono industrial provocan severos riesgos de contaminación a la misma zona, así como los municipios colindantes”. “Usos incompatibles: Asentamientos dispersos actuales de vivienda precaria que rodean y se ubican dentro del polígono industrial considerado de alto riesgo”. El diagnóstico del Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Lerma está fechado en 2003, antes de la autorización y construcción de siete conjuntos habitacionales mixtos, que junto a los asentamientos precarios de vivienda que ya existían, conviven y se entremezclan en el polígono industrial³⁹.

³⁹ El 6 de enero de 2005, la Dirección de Planeación Urbana y Regional dependiente de la Dirección General de Administración Urbana del Estado de México, expidió la **LICENCIA DE USO DEL SUELO** LUS 038-0001/2005, en la que se establece la factibilidad de uso del suelo para que se pueda llevar a cabo el desarrollo, a favor de “Casa Beta del Centro”, de un Conjunto Urbano de tipo habitacional popular (1,678 viviendas) denominado “Los Cedros”. El 6 de septiembre de 2005 hizo lo propio con la licencia LUS 038-0027/2005 a favor de “GEO Edificaciones” para desarrollar el Conjunto Urbano Mixto (Habitacional de interés social y popular -1035 viviendas-) denominado “Hacienda Santa Clara”. Fuentes: Gaceta del Gobierno del Estado de México N°95 publicada el 18 de mayo de 2005 y N° 74 publicada el 19 de abril de 2006 respectivamente.

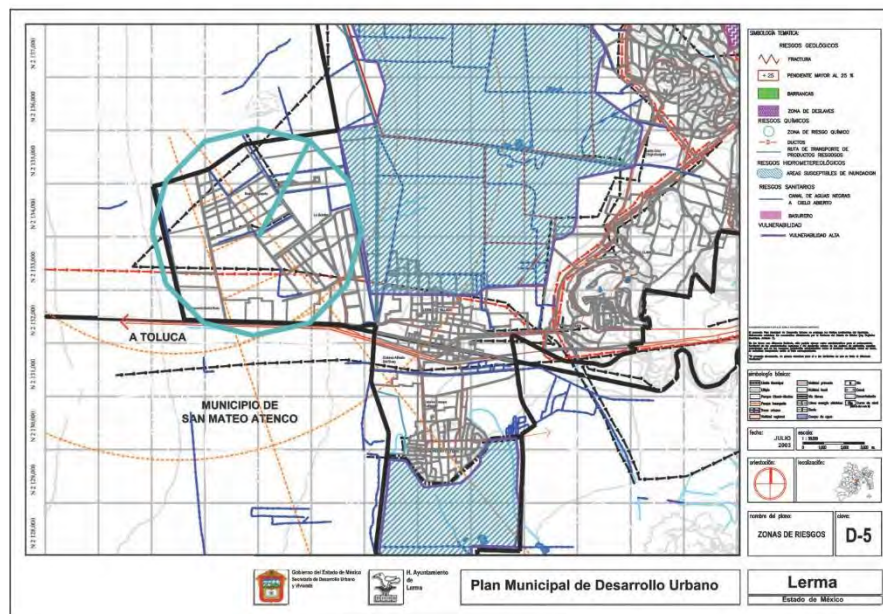
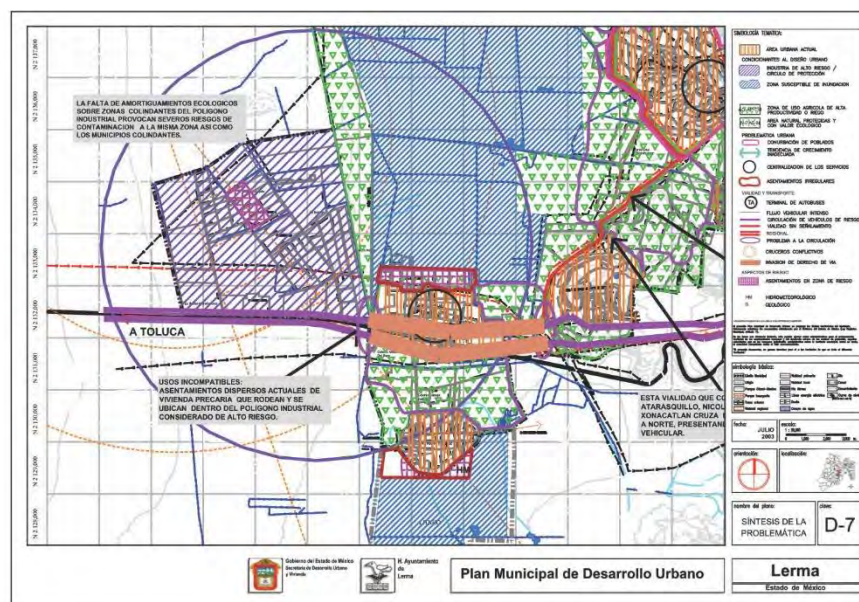
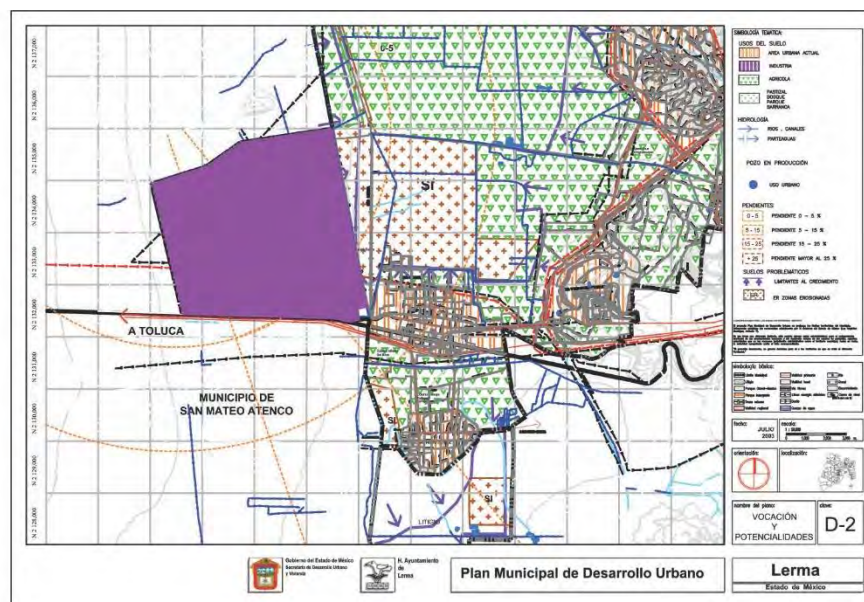


FIGURA 30. Secciones de los planos de Vocación y Potencialidades (D-2), Zonas de Riesgos (D-5) y Síntesis de la Problemática (D-7) contenidos en el Diagnóstico del Plan Municipal de Desarrollo de Lerma (2003). Fuente: http://sedur.edomex.gob.mx/planes_municipales_de_desarrollo_urban o. Consultado en 2016.

A pesar de contar con un marco jurídico sólido (Ver FIGURA 31), el Plan de Desarrollo Urbano Municipal de Lerma no ha sido un instrumento confiable ni eficaz para orientar y dirigir el crecimiento de los centros poblacionales en zonas aptas para el crecimiento urbano. Existe la capacidad jurídica para ordenar y regular las zonas urbanizables, lo que no existe es la capacidad para compaginar la normatividad con las fuerzas del interés económico.

MARCO JURIDICO		
Plan de Desarrollo Urbano Municipal de Lerma, Estado de México		
Disposiciones Federales	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Arts. 26, 27, y 115
	Ley General de Asentamientos Humanos	Arts. 3, 8, 15 y 16
	Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente	Arts. 4, 7, 8, 20, 20bis, 23 y 98
Disposiciones Estatales	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México	Arts. 77 y 139
	Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México	Art. 31
	Ley de Planeación del Estado de México y Municipios	Art. 1 y 7
	Código Administrativo del Estado de México	Arts. 5.1, 5.2, 5.9, 5.10, 5.21, 5.24, 5.25, 5.27, 5.28 y 5.29
	Código para la Biodiversidad del Estado de México	Arts. 1.1, 1.6 y 2.9
Disposiciones Municipales	Ley Orgánica Municipal del Estado de México	Arts. 11, 12, 114 y 117
	Bando Municipal de Lerma	Arts. 53 y 54

FIGURA 31. Las diversas disposiciones jurídicas federales, estatales y municipales sobre las cuales se fundamenta el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Lerma. Fuente: Elaboración propia con base en el mismo PMDU de Lerma vigente, publicado en la Gaceta Oficial del Estado de México en febrero de 2010.

La estrategia propuesta en cuanto al uso del suelo (actualización al 2011) que se refiere en el PMDU de Lerma para este escenario, está designada en el Plano E-2A Usos del Suelo. En ella se determinan los usos de suelo permitidos “de acuerdo al comportamiento que ha manifestado el proceso de ocupación de los mismos”, es decir, se trata de una planificación reactiva a la realidad empírica. En 2009, la poligonal situada entre el área de estudio y el Aeropuerto Internacional de Toluca, también cambió su uso del suelo de

área no urbanizable “AG-AP-N” a una actualización como “Plan Parcial de Incorporación Territorial, Zona Sur de El Cerrillo, Vista Hermosa, Toluca, México”, derivada de la ampliación del aeropuerto, concebido como detonante de un “Tecnopolo”, que implicaba además de la consolidación de la terminal aeroportuaria, su “complementación como puerto interior, con un centro internacional de logística, terminal de carga multimodal, áreas industriales afines y áreas comerciales”.⁴⁰

En la FIGURA 32 se observa la zona de estudio bajo la perspectiva de los Usos del Suelo permitidos. En esta actualización del 2011 ya aparece en el área urbana la combinación no deseada del uso del suelo “H100A” y “H250A”, habitacional, entremezclada con el uso “IMC”, industrial contaminante. No se advierte alguna estrategia para aminorar estos riesgos, a pesar de que el polígono habitacional está sujeto a urbanizarse con más vivienda, comercio y equipamiento urbano principalmente. El polígono “CUR”, corredor urbano regional, está ocupado por el centro comercial “Plaza Sendero-Toluca”, aislado del polígono habitacional por el área industrial y la pobre oferta de movilidad ajena al automóvil particular. La Avenida de las Partidas se coloca como una vialidad primaria, soporte de un corredor urbano de servicios “CRS333A”, pero no se muestran estrategias que integren los tejidos urbanos contenidos en este corredor como vías alternas o habilitación de corredores secundarios. El área de estudio en su franja lado Este, aparece como “no urbanizable” y se propone como una zona de conservación natural, en la realidad, dicho espacio ya está siendo urbanizado como una extensión del polígono industrial, a la espera de una nueva actualización al Plan para regularizarlo.

⁴⁰ Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle de Toluca, en el Plan Parcial de Incorporación Territorial: Zona Sur de El Cerrillo Vista Hermosa, Toluca. 2009.

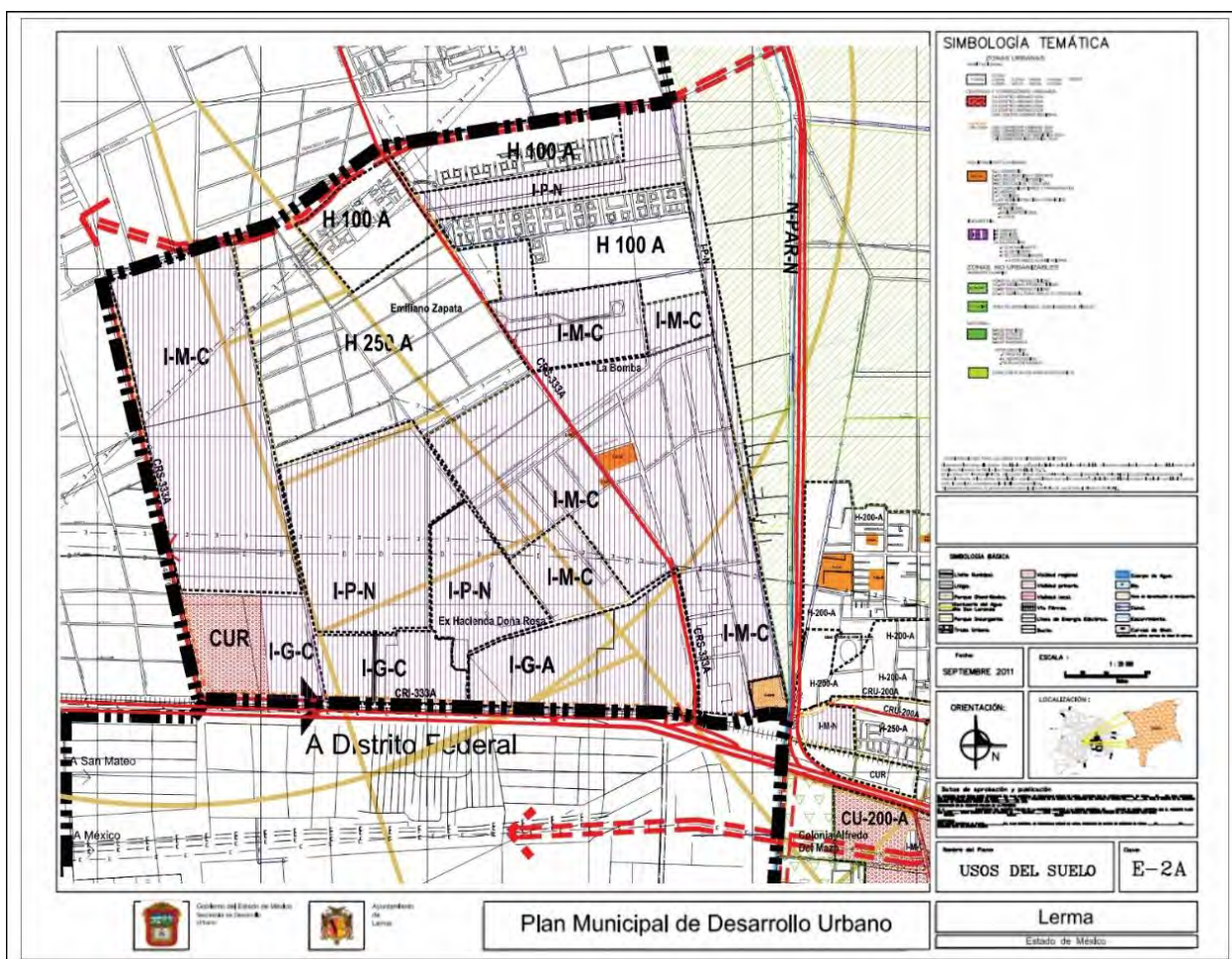


FIGURA 32. Zona de estudio contenida en el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Lerma, plano E-2A Usos del Suelo. Fuente: PMDU de Lerma (2011).

En la FIGURA 33 se observa el crecimiento actual y real del área de estudio. Los tejidos urbanos se dispersan y entretajan de manera ajena al plan establecido. Su lógica de ocupación responde, en un primer momento, a las centralidades generadas por las grandes inversiones en infraestructura industrial y de comunicaciones; y posteriormente a los desarrollos inmobiliarios para vivienda de interés social y popular que se autorizaron a partir del sexenio foxista. Visto así, la planeación para el desarrollo urbano se redujo a un proceso lineal de producción fabril donde la materia prima es el suelo en el que se desarrolla la cartera de proyectos, no porque sea el tipo idóneo para la vocación de su actividad, sino porque es el más barato y el que representa un retorno más rápido de la asignación de recursos económicos y financieros. El desarrollo urbano como proyecto de inversión no ha podido integrar el desarrollo espacial de calidad del ciudadano lermense.



FIGURA 33. Tejidos urbanos en el área de estudio. Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

La vinculación infraestructura-plan municipal de desarrollo urbano no se consolidó dentro del polígono de vocación industrial considerado en el PMDU de Lerma (2003). La ubicación particular de este polígono, circunscrito a los primeros parques industriales ligados al trayecto matriz México-Toluca hacía idónea su incorporación a la vocación industrial. Así lo recomendaba la planeación institucional desde hace 50 años (Ver FIGURA 14). Ya desde ese tiempo se advertía claramente que dentro del polígono industrial había asentamientos humanos irregulares⁴¹ pertenecientes al ejido de San Mateo Atenco y que el área al Norte y Este del polígono no eran susceptibles para ningún desarrollo (áreas no urbanizables). Esta condición de no factibilidad es una muestra de la retórica pro urbana que dice promocionar una forma de orden y control a través de la planeación institucional. La realidad presenta un panorama complejo donde las estrategias para llevar a cabo *el plan* pierden eficacia al estar íntimamente ligadas a las políticas de crecimiento económico cuyas expectativas de un crecimiento sostenido no se han dado y ni en los mejores pronósticos se darán en el mediano plazo. Entonces es perfectamente válido y razonable buscar otras formas de hacer posible el desarrollo físico y espacial de la ciudad a riesgo de seguir en esta dinámica de anarquía, desigualdad y pobreza urbana. Tradicionalmente se ha caracterizado a la pobreza como un problema de ingreso-inversión, pero el análisis del caso de estudio demuestra que la pobreza es un término relativo, pues aunque las inversiones en infraestructura, comunicaciones y vivienda han sido numerosas y cuantiosas, como ya se ha caracterizado, la pobreza urbana se manifiesta en la falta al acceso efectivo al conjunto de servicios públicos que satisfacen necesidades básicas como salud, educación, empleo, movilidad cuyo equipamiento es limitado o inexistente. La obligación elemental del Estado de garantizar el interés público, así como la ordenación y regulación del territorio plasmada en el Art. 27 Constitucional no está siendo posible, por lo que sería congruente cambiar las estrategias del desarrollo urbano y regional.

⁴¹ El Registro Agrario Nacional define por asentamiento humano irregular al “establecimiento de un conglomerado demográfico, pero desordenado, carente de un proceso de planeación y regulación en su fundación y, principalmente, con problemas jurídicos de regularización respecto de la tenencia de la tierra por sus actuales poseedores.”

En la FIGURA 34 se muestran las dinámicas de crecimiento de la zona de estudio categorizadas por los usos del suelo reales. El comportamiento obedece a la incapacidad institucional de hacer posible lo planteado en las vocaciones y potencialidades originales (Ver FIGURA 30). Se distinguen cuatro tendencias dominantes, la primera corresponde al uso del suelo industrial que se distribuye hacia los perímetros de las vialidades principales (Paseo Tollocan y Boulevard Aeropuerto), pero que se empieza a desdibujar conforme se adentra hacia el Norte e invade áreas no urbanizables al Este sobre el perímetro del Río Lerma. La segunda tendencia bien definida es la que corresponde a los asentamientos irregulares sobre la antigua zona agropecuaria de propiedad ejidal. En esta zona podemos encontrar en un mismo cruce, lotes con uso de suelo industrial contaminante, vivienda y agricultura. La tercera tendencia corresponde a los conjuntos de vivienda de reciente desarrollo que serán caracterizados en el siguiente apartado. Y la cuarta tendencia corresponde a la centralidad discontinua en proceso de consolidación que representa la vialidad Av. De las Partidas. Sobre esta vialidad concurren todo tipo de servicios y comercios tanto formales como no formales, que solventan las necesidades cotidianas propias de un corredor de servicios urbanos habitacionales e industriales.

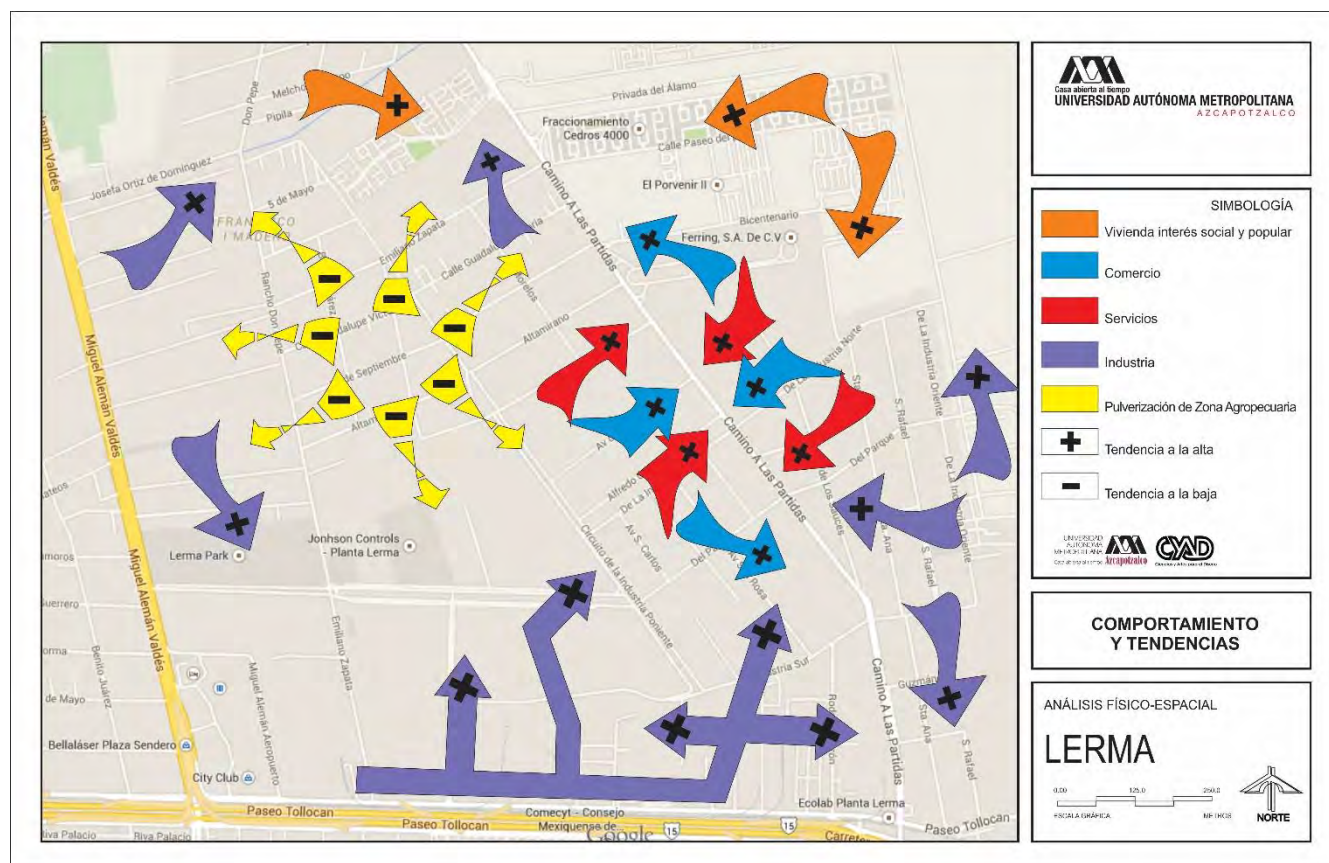


FIGURA 34. Comportamiento y tendencias de las dinámicas de crecimiento basadas en los usos del suelo reales (actividades). Es sobre Avenida De las Partidas donde se registra el intercambio social significativo (centralidad). Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

2.3. LOS DESARROLLADORES DE VIVIENDA. LOS NUEVOS PARTICIPANTES EN EL REPARTO DEL NEGOCIO URBANO. LA CENTRALIDAD EXCLUIDA.

Como se ha establecido en el abordaje teórico de este trabajo, el crecimiento territorial de Lerma se plantea con base en centralidades, es decir donde las actividades sociales más intensas se realizan. Bajo esta noción, es la centralidad una cualidad esencial en el modo de vida urbano, esto es, en el intercambio social significativo donde se desenvuelve la cotidianidad, donde se acude a los centros laborales, a la escuela, el abasto y demás servicios básicos. En este punto vale la pena reflexionar, si los desarrolladores de vivienda en Lerma contribuyen a consolidar la centralidad o bien, dicha cualidad esencial es considerada de manera secundaria y no significativa en la planeación de los conjuntos urbanos.

Toda esta inversión en infraestructura, comercio y servicios en la zona, se suma al desarrollo inmobiliario por las grandes constructoras a partir del 2000 cuando, la política económica del sexenio foxista se volcó hacia la industria inmobiliaria y de la construcción de vivienda de interés social y popular, que se previó fuera el actante que detonara el tan anhelado crecimiento sostenido. Empresas como Corporación Geo y Casas Beta establecieron en la zona de estudio prototipos de vivienda mínima de entre 60 y 90 metros cuadrados de terreno en zonas alejadas de las centralidades consolidadas y en áreas con vocación de uso del suelo distinta e incompatible como el polígono industrial. A la fecha existen 7 desarrollos habitacionales de interés social y popular en su modalidad de conjuntos urbanos con alrededor de 6 mil viviendas, lo que representa 24 mil habitantes en promedio. La oferta de suelo para estos desarrollos, aunque disminuida, continúa creciendo. Esta manera de hacer vivienda se expandió no tanto por la validez y eficacia de sus argumentos sino por imposición al beneficio, que ciertamente lo fue, al sector de la construcción. Por otra parte, esta modalidad de tejido urbano (UP+E) denominado

“conjunto urbano”⁴² le otorga al desarrollador facultades antes propias del Estado, como son el estructurar y ordenar sectores de un centro de población o región. Y hasta imponer imaginarios genéricos de estilo de vida suburbano que no son respetuosas de las identidades e historicidad del lugar y tampoco encuadran en el marco jurídico del club campestre o de barrios cerrados con accesos controlados⁴³. Ver FIGURA 35.

El proyecto de alteración comienza con la compra corporativa del suelo, se necesitan grandes extensiones para que la inversión reditúe. En el caso del conjunto de vivienda popular “Los Cedros”, la corporación “Casas Beta del Centro” adquirió y posteriormente fusionó cuatro predios que en total suman 31.43 hectáreas para sembrar 1,678 viviendas.⁴⁴ La ubicación periférica no urbanizada de estos terrenos es determinante para el interés de los desarrolladores, así como las bajas tasas de interés y de renta agrícola de los pequeños propietarios, quienes vieron una oportunidad de capitalizar la renta urbana en la operación de compra-venta de sus propiedades. Este cambio de uso de agrícola a habitacional no hubiese sido posible sin la modificación del Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Lerma que preveía la consolidación de un polígono industrial, pero fue el precio de la tierra lo que definió este cambio en el uso del suelo. La política de vivienda federal de construir masivamente en concordancia con la política económica de primero “crecer para después distribuir”, se impuso sobre la lógica del desarrollo urbano y regional equilibrado y congruente. La adquisición masiva de terreno para el desarrollo de los siguientes conjuntos tuvo una dinámica similar donde el proceso de urbanización rompió la frontera agrícola.

⁴² El Código Administrativo del Estado de México en su Art. 5.40 define al conjunto urbano como “una modalidad en la ejecución del desarrollo urbano que tiene por objeto estructurar, ordenar y reordenar, como una unidad espacial integral, el trazo de la infraestructura vial, la división del suelo, la zonificación y normas de uso y destinos del suelo, la ubicación de edificios y la imagen urbana de un sector territorial de un centro de población o de una región”.

⁴³ En el capítulo final se analizará y caracterizará este imaginario de vida colectiva.

⁴⁴ El mismo Código Administrativo del Estado de México en su Art. 5.42 fracción III, establece que la autorización del conjunto urbano podrá comprender todas aquellas otras autorizaciones inherentes al desarrollo, que sean necesarias para su total ejecución, como la fusión de predios, la apertura de vías públicas y la lotificación.

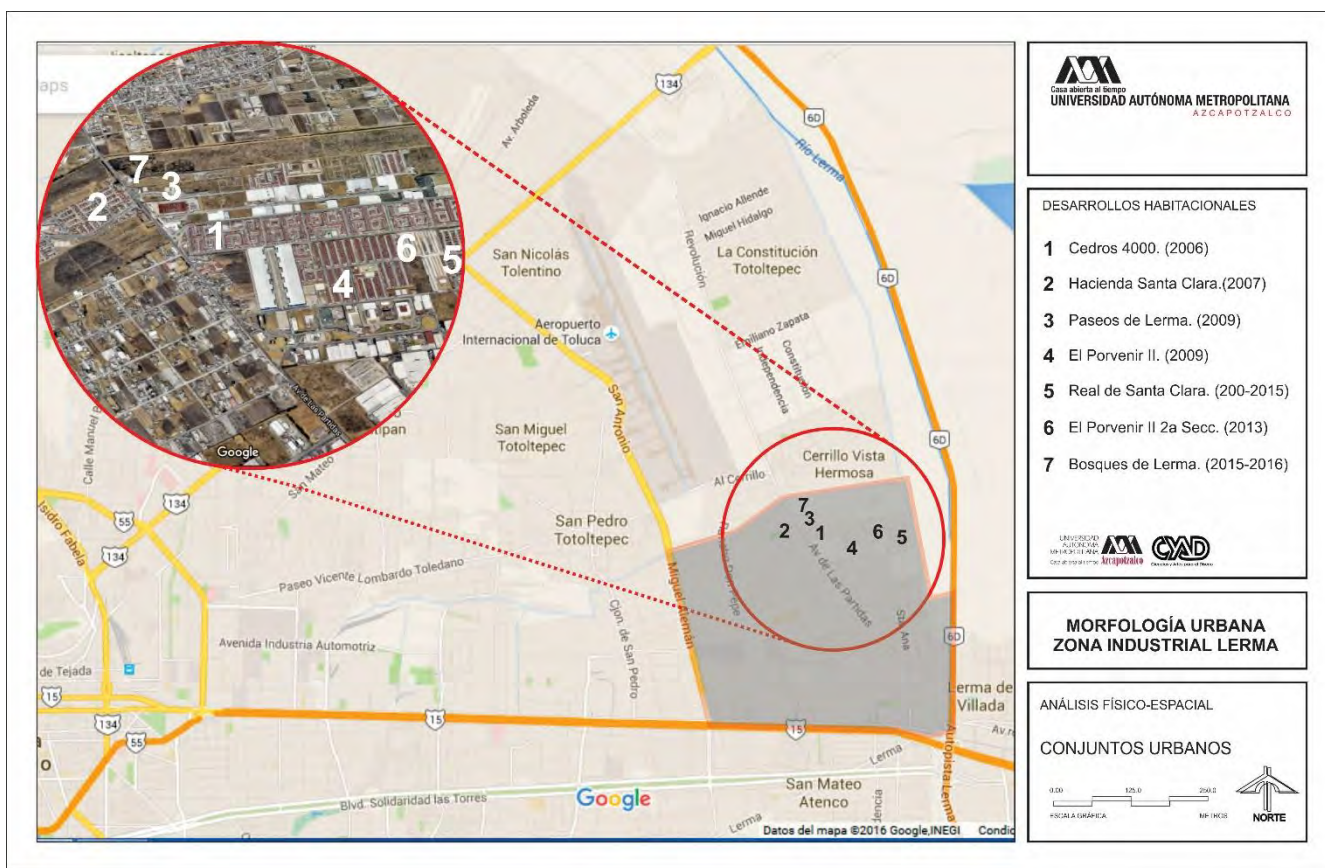


FIGURA 35. Localización de Conjuntos Urbanos (Habitacional y Equipamiento Urbano) en el contexto del Aeropuerto Internacional de Toluca y la Zona Industrial Lerma. Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

La estructura y orden de este tejido denominado “conjunto urbano” como una *unidad espacial integral* deja serios cuestionamientos acerca de su capacidad real para proponer centralidades y “hacer ciudad”⁴⁵, pues resulta paradójico que el intercambio e interacción social se den fuera de estos tejidos amurallados, con accesos controlados y dependientes de la movilidad que brinda el automóvil particular. La vida se da en los márgenes de la vialidad denominada Avenida o Camino de Las Partidas. Esta vitalidad se presenta de

⁴⁵ Algunas nociones de arquitectos y planificadores acerca de lo que significa “*hacer ciudad*”. Hacer ciudad *bajo cuatro reglas: seguridad, no necesidad, comodidad* (habitabilidad, vivienda, calles, espacios públicos) y *belleza* (Vasco de Quiroga). *Convivencia a partir del vecindario* (José María Gutiérrez). *Hacer ciudad es hacer lo que todos consideremos que es mejor para todos*. (Gustavo Lipkau). *La ciudad es el espacio educativo por excelencia. Lo que hace ciudad es la apropiación del espacio a través de sus guerrilleros espaciales, sus guerreros urbanos*. (Iván Hernández). *Hacer ciudad son los encuentros que se dan dentro de la diversidad, antítesis de hacer pedazos de ciudad o plantar grandes terrenos con casas*. (Paloma Vera). *Hacer ciudad es dignificar la calidad de vida de todos los habitantes*. (David Mora). Del documental *Hacer Ciudad* de Guillermo Amato (2013). FONCA.

manera discontinua a lo largo del camino (Ver FIGURA 36), como nodos de centralidad en proceso de consolidación. Mientras los tejidos urbanos denominados como “conjuntos urbanos” se autosegregan y des-centralizan, representando ínsulas dentro del área urbana que no generan interacción con el resto de la metrópoli al satisfacer una única necesidad, aislada y generalmente de prisa donde prevalece la objetividad racional sobre la subjetividad emotiva, creativa y espiritual.⁴⁶ El tejido que representa el *conjunto urbano* es parte de la pobreza urbana⁴⁷ relativa al abonar al problema de equidad, acceso y distribución en la metrópoli. Hacia el 2012 el Infonavit calculó que casi 5 de cada 10 viviendas están abandonadas en los estados de Tamaulipas, Chihuahua, Nuevo León, Estado de México, Jalisco y Baja California, mientras que en el área de estudio se calculó una ocupación de apenas el 40-50% de las viviendas.

⁴⁶ Es la actitud ‘blasé’ que caracterizó George Simmel a finales del siglo XIX.

⁴⁷ Pobreza urbana.- La privación al acceso efectivo a un conjunto de servicios públicos que satisfacen necesidades básicas como salud, educación, empleo, vivienda, entre otras, donde la centralidad, es decir, el intercambio intenso de relaciones sociales, se fragmenta, limita, condiciona o se segrega.

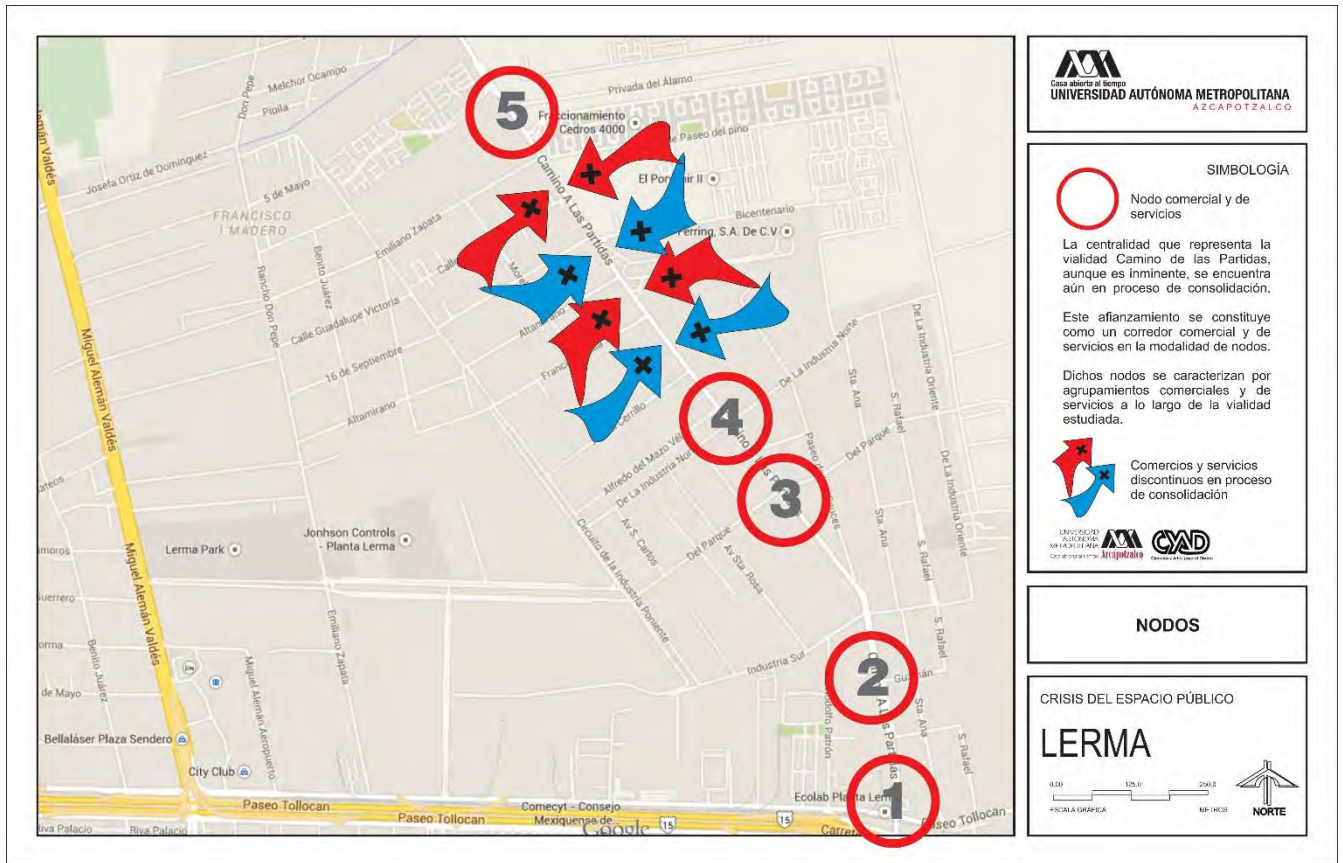


FIGURA 36. La centralidad sobre el Camino de Las Partidas. Servicios discontinuos y nodos de vida en proceso de consolidación. La vialidad, en su mayor parte, carece de guarniciones y banquetas, luminarias, carriles confinados para ciclistas, señalización, cruces peatonales y semáforos. Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps.

Dentro de este archipiélago inmobiliario de naves industriales, viviendas apiñadas y urbanización precaria, el Camino de Las Partidas resulta la vía natural para acceder a los servicios de la ciudad, pues como ya se apuntó en el apartado 1.2, los tejidos penden unifilarmente hacia este eje (Ver FIGURA 16). La centralidad que se gesta y se vive en esta vialidad, aunque es inminente, se encuentra aún en proceso de consolidación. Este afianzamiento se constituye como un corredor comercial y de servicios en la modalidad de nodos. Dichos nodos se caracterizan por agrupamientos segregados a lo largo de la vía.

La Avenida o Camino de Las Partidas resulta ser el espacio de vida (estructura espacial) y de contacto (estructura física) entre los diversos tejidos urbanos en la zona. Su relevancia apunta a ser no solo un trayecto matriz que une destinos sino a consolidarse como la centralidad misma que hace posible satisfacer algunas de las funciones y servicios elementales que no existen dentro de los conjuntos urbanos y urbanizaciones precarias.

El primer nodo lo constituye la intersección de la Avenida de Las Partidas y el comienzo del carril lateral del Paseo Tollocan por donde converge también el tendido del ferrocarril México-Toluca. Es un cruce de encuentros pero al mismo tiempo de conflictos. Es la entrada al polígono industrial donde converge el peatón con todo tipo de vehículos motorizados y no motorizados. Se ubican una base de taxis improvisada de cobertura regional, puestos fijos y semifijos de comida, una estación de servicios de Pemex, tienda de conveniencia, vendedores ambulantes. La concurrencia y saturación se presenta discontinua entre varias horas al día dependientes de los movimientos pendulares de los ciudadanos. Es así como entre las 10:00 PM y 5:00 AM, el cruce permanece casi solitario. “El Puente”, (antes “Zapata”, debido al monumento del prócer que fue reubicado hace algunos años) así llaman los lugareños al “Nodo 1” donde la necesidad e improvisación satisfacen los servicios entre lo planificado y lo espontáneo.

El cruce no cuenta con aceras peatonales, señalización, semáforos, iluminación suficiente, entre otras carencias de infraestructura y equipamiento, sin embargo mal funciona pues ante la debilidad institucional, los actores han establecido sus propias reglas de uso, apropiación y organización del espacio urbano, un intento de generar desde la práctica cotidiana, cierta certidumbre ante el (des)orden metropolitano (Duhau y Giglia).



FIGURA 37. Nodos de centralidad en Av. De Las Partidas. Fuente: Elaboración propia con base en fotografías Street View de Google Maps.

El segundo, tercer y cuarto nodos (Ver FIGURAS 37 y 38), De Las Partidas-Guzmán, De Las Partidas-Del Parque y De Las Partidas-De la Industria Norte respectivamente, ofrecen interacciones propios de un corredor de servicios industriales como sucursales bancarias, pequeños comercios y el binomio estación de servicio de Pemex junto a la tienda de conveniencia. Al igual que en el “Nodo 1” también está presente la oferta improvisada de servicios marginales al orden legal como lo son los puestos de comida ambulante. Estos servicios atienden a la población flotante de trabajadores y transeúntes que concurren a las empresas ubicadas en el polígono industrial. La apropiación de estos lugares sobre la vía pública convierte al comerciante en un guerrillero espacial de la urbe. La omisión de aplicar la normatividad contenida en el Artículo 108 y 110 del Bando Municipal, que prohíbe el comercio en la vía pública sin el permiso temporal correspondiente, es tolerada por la autoridad competente, quien a propósito libera el funcionamiento de toda multa o gravamen durante los primeros siete o nueve meses de operaciones del servicio de “restaurante improvisado”. Una vez que el poseedor ha logrado consolidar su presencia y la preferencia habitual de sus clientes, la autoridad en cuestión envía a un representante para “negociar” la pertinencia del cierre o continuación

de las actividades del comercio a cambio de un apoyo clientelar al partido gobernante y una cooperación económica proporcional a las percepciones del negocio. Mediante este intercambio sociopatológico de favores se entreteje el apoyo electoral al funcionario implicado y/o de su grupo, como una manera de reciprocidad generada por el sentimiento de obligación política clientelar.

Hasta el momento hemos caracterizado el área de contacto (márgenes de la Av. De las Partidas) que pasa entre el propio tejido industrial (UP+E), pero éste cambia en cuanto atraviesa el tejido de urbanización precaria (Up+P+E), entre el Nodo 4 y 5 (Ver FIGURA 38), ahí donde los predios agrícolas se fraccionaron han dado sustento a edificaciones progresivas y terrenos baldíos. El comercio y los servicios se encuentran dispersos sobre Av. De Las Partidas. Los usos del suelo se diversifican a lo largo de este tramo como viviendas mezcladas con comercios, oficinas, misceláneas, lonjas comerciales, papelerías, tiendas de regalos, gasolineras, hoteles, bancos, talleres mecánicos y despachos jurídicos. Equipamiento urbano como la parroquia de Santa Rosa de Lima y una escuela primaria también se ubican en este tramo. Finalmente el Nodo 5 se ubica entre dos tejidos urbanos habitacionales (UP+E) caracterizados por pequeños núcleos de comercios establecidos.

Los estímulos físicos y psíquicos (imaginarios, verdades sociales no científicas) a lo largo de la vialidad Camino de Las Partidas son intermitencias de ruido del tránsito pesado, ferrocarril, aeronaves, maquinaria industrial, olores irritables al margen de las industrias químicas o canales de desagüe a cielo abierto, ilegibilidad publicitaria en servicios y comercios, vulnerabilidad en el tránsito peatonal, ciclista y automotor al combinarse con camiones de distintos tamaños en una vialidad de doble carril. Dicha fragilidad se complementa con la ausencia de guarniciones, banquetas, alumbrado, señalización y arbolado públicos. La experiencia en la estructura espacial se convierte en una serie de *tránsitos sucesivos* en el Camino de Las Partidas que no significan ruptura sino continuidad entre ínsulas urbanizadas, ámbitos circunscritos con uniformidad de usos y de formas, ya sea el que proporcionan las plantas industriales, las hileras de casas o la vivienda autoproducida. *“Hay propiedades de las cosas que pueden captarse en sus partes singulares, hay otras que sólo pueden mostrarse en la disposición que guarda un todo limitado”* (Villoro, 1996:78). La actitud común (peatones, ciclistas, automovilistas) es

a la defensiva, en apego al yo. El propósito colectivo y de interacción de *la ciudad* se desvanece y emerge la perspectiva cónica que atiende lo pragmático (el *umwelt*⁴⁸ constante), mientras la *perspectiva ambiental*⁴⁹ que atiende lo afectivo (el *umwelt* variable), queda reservada para mejor ocasión.



FIGURA 38. Nodos de centralidad y servicios discontinuos en Av. De Las Partidas. Fuente: Elaboración propia con base en fotografías Street View de Google Maps.

⁴⁸ El *Umwelt* es el espacio personal conocido como burbuja circundante, una especie de caparazón. El psicólogo Goffman lo asimila con el espacio existencial, una suerte de burbuja que siempre acompaña a las personas, cuya forma cambia de dimensiones y orientación en función del espacio del otro (Goffman, 1979).

⁴⁹ La perspectiva ambiental (Guzmán, 2000) es la noción que se emplea para explicar la forma cómo las personas perciben el entorno, construido al poner en juego no sólo a la vista sino a la combinación sinestésica del resto de los sentidos detonados por el recuerdo.

CAPÍTULO III. EL CIUDADANO COMÚN EN LA ZONA INDUSTRIAL LERMA.

3.1. DEMOCRACIA, GOBERNABILIDAD Y GOBERNANZA EN LERMA.

La *autoridad del pueblo* también ha sufrido transformaciones ante el desdibujamiento del Estado rector y su reestructura. En este capítulo se caracterizarán algunos de sus aspectos y su repercusión en el crecimiento del espacio físico (urbanizado) y espacial (imaginarios) de la zona de estudio en Lerma. En un país como el nuestro, donde la concentración del poder era casi total en la figura del poder ejecutivo, éste se ha visto diluido o por lo menos dispersado en unas cuantas décadas. En materia de Planificación pasamos de los Planes Sexenales (1933) instrumentados en el gobierno de Lázaro Cárdenas al Plan Nacional de Desarrollo instrumentado con Miguel de la Madrid hacia 1983, cuando recién se aportó la intención de integrar al plan y a sus programas a los diversos grupos sociales a través de foros de consulta por todo el país.⁵⁰ Más adelante, la llamada reforma del Estado (1990) que implementó el gobierno de Carlos Salinas, daba fin a algunas de las responsabilidades históricas de prestaciones sociales del aparato estatal, llámese privatizar las empresas nacionalizadas, fin del proteccionismo y de la industria costosa y de baja calidad, también precisaba un nuevo discurso de apertura en sus relaciones con el ciudadano. En este sentido, los derechos del hombre y el ciudadano, con distintos grados de avance y consolidación, han sido un horizonte por el cual aún estamos transitando. Nuestras ciudades son un reflejo de cuan avanzados o no, estamos en el camino y la zona de estudio en Lerma expresa lo propio.

El término *gobernabilidad* involucra al Estado o gobierno y a la sociedad, *la relación compleja* entre ambos es lo que nos permite hablar de las condiciones de gobernabilidad (Camou, 2001:15), es decir, la responsabilidad de crear y mantener un nivel aceptable de gobernabilidad es corresponsabilidad de ambas entidades. El propio Camou analiza el concepto de diferentes autores quienes le otorgan a la gobernabilidad una categoría de propiedad (eficacia), cualidad (buen gobierno/legitimidad) o estado de un proceso (estabilidad). A las condiciones de *gobernabilidad* se le suma un nuevo término, complementario pero no equivalente que además de tomar en cuenta la propia acción del gobierno y los actores sociales, abarca también relaciones con el ámbito económico. El

⁵⁰ Por primera vez en la planeación institucional se hablaba de la participación democrática plural fuera del corporativismo acostumbrado en los planes sexenales.

término *gobernanza*, de acuerdo a Sosa Martínez⁵¹, autora del artículo “Governance: la comprensión y la expresión”, es un neologismo del dominio de la economía política que significa: “*condiciones financieras, sociales y administrativas necesarias para instrumentar y aplicar las decisiones políticas adoptadas y poder ejercer la autoridad*”.

Así las cosas, un gobierno puede tener cierto grado de *gobernabilidad* pero no de *gobernanza*⁵² y viceversa. Revueltas apunta que de manera contradictoria la reestructuración del Estado se consumó sin la participación de la sociedad. Se evidencia entonces que los procesos sociales y culturales no se han dado en la misma sincronía que los económicos y políticos, pues esta instrumentación de la planeación institucional no garantizó que la ciudadanía tomara parte activa, informada y oportuna en su cotidianidad. El canal de la *gobernabilidad* no fluyó en ambas direcciones. En su lugar, el habitante lermense busca y encuentra de forma emergente la manera de autocompletar las carencias de la planeación estatal. En apartados anteriores se da cuenta de que la rápida transformación de la estructura económica dejó a su paso otras reestructuraciones aisladas como la territorial, donde la participación del Estado disminuyó y el libre mercado tomó su lugar en un intento de favorecer la *gobernanza* a partir de mejorar las condiciones financieras en el sector vial, carretero y de servicios, entre otros, mediante esquemas de asociación público-privadas para solventar no solo el desarrollo de infraestructura, sino para diseñar, financiar, construir, equipar, mantener y operar durante periodos mínimos de quince años. Por otra parte, la división del territorio en cuatro regiones, heredada de la nueva Ley de Planeación de 1983, fue demasiado genérica reflejándose en regiones segregadas y poco articuladas. Se advierte en Lerma una continuación de la planificación funcionalista, ordenadora de espacios pero sin la intención ni capacidad para atender y resolver las necesidades *de ciudad* para sus habitantes. Así, el problema de construir zonas monotemáticas (polígono industrial-función: trabajar) o conjuntos urbanos (vivienda de interés social y popular-función: habitar) impide ejercer cabalmente la

⁵¹ Beatriz Sosa Martínez, autora de este artículo, es la traductora del libro *La reforma de las Naciones Unidas, Una visión desde el Sur para fortalecer y democratizar a la comunidad internacional*, South Centre - Instituto del Tercer Mundo, 1998.

⁵² El Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia de la Lengua define así el término *gobernanza*.- “Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía”.

ciudadanía. Dicha construcción se da de manera emergente, improvisada por los actores, en el espacio funcional de *circular*, ahí es donde se da la interacción humana a través de sus encuentros y conflictos (centralidad) y que en el área de estudio se ubica en los márgenes de la Avenida de Las Partidas⁵³ (Ver FIGURA 36).

Así, en términos de *gobernabilidad*, en el área de estudio se pierde eficacia, buen gobierno y estabilidad, en tanto los tejidos urbanos están aislados de la centralidad y privados al acceso efectivo al conjunto de servicios públicos que satisfacen necesidades básicas como salud, educación, empleo, vivienda, entre otros. En cuanto a *gobernanza*, si el gobierno, en este caso local, como lo es el municipio de Lerma, no cuenta con los recursos financieros suficientes para garantizar servicios públicos como los evidenciados en los tejidos y nodos de centralidad (Ver Figuras 36, 37 y 38), también pierde poder para instrumentar y aplicar las decisiones tomadas en materia de planificación y desarrollo urbano, como las evidenciadas en el capítulo anterior, donde se observa que el Código Administrativo del Estado de México faculta a la autoridad estatal para otorgar permisos, dar seguimiento y recibir a nombre de la autoridad local.

En otras palabras, el Estado se ve imposibilitado para ejercer su autoridad donde las expectativas programadas en los planes municipales de desarrollo, como regular y ordenar el territorio, se ven frustradas ante instituciones débiles. En el capítulo anterior se pudo constatar que el Estado mexicano sí cuenta con la capacidad jurídica para orientar y dirigir el crecimiento de los centros poblacionales (Ver FIGURA 31), sin embargo, su debilidad reside fundamentalmente en su incapacidad para compaginar esta normatividad con las fuerzas del interés económico, y a su vez, garantizar el interés general y el bienestar público. La sincronía entre gobernabilidad y gobernanza no está funcionando. Este debilitamiento del Estado-nación se refleja en la pérdida del control y autonomía para resolver problemas, antes internos, y ahora como parte de una cadena de montaje internacional llamada globalización. La debilidad es transversal y abarca

⁵³ Resulta contradictorio para la planificación institucional, en principio ordenadora y regulatoria, que la centralidad no se da al interior de los tejidos urbanos UP+E (parque industrial), UP+E (conjunto urbano) y Up+P+E (crecimiento suburbano precario), sino a través de los ejes o caminos y nodos en proceso de consolidación, precisamente en el área de contacto entre los tejidos (Camino de Las Partidas).

todos los sectores como la regulación y control de los asentamientos humanos. Ante este escenario, la rectoría del Estado en la planeación disminuyó y a su vez, vio aparecer nuevos actores y entidades, locales como internacionales, tanto públicos, privados y mixtos. Obras de equipamiento e infraestructura que antes se financiaban con recursos públicos, en la actualidad son sustituidos por esquemas de Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), Concesiones y Aprovechamiento de Activos son los modelos que asumen la viabilidad de desarrollar obras, equipamiento y prestar servicios públicos, así como su financiamiento con inversionistas privados mediante contratos a largo plazo.

Una de las premisas y promesas del modelo neoliberal ha sido que primero se debe hacer crecer la economía para luego distribuir sus beneficios, sin embargo, la economía nacional no ha llegado a reducir de manera significativa los índices de pobreza y desigualdad con este modelo. Hacia el 2012, según datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en el país se tenían 53.3 millones de personas en pobreza, de las cuales 68.6% vivían en zonas urbanas, es decir, 36.6 millones de mexicanas y mexicanos. En la zona de estudio, contenida dentro de la zona metropolitana de Toluca, los resultados obtenidos por el mismo CONEVAL en 2010 fue de 45.5 por ciento en el rango de un millón y menor a cinco millones de personas con mayor porcentaje de población de pobreza, solo por debajo de la zona metropolitana de Puebla-Tlaxcala, con 49.0 por ciento. Ambas metrópolis altamente urbanizadas y distinguidas por una importante actividad industrial y manufacturera. (VER FIGURA 39.)

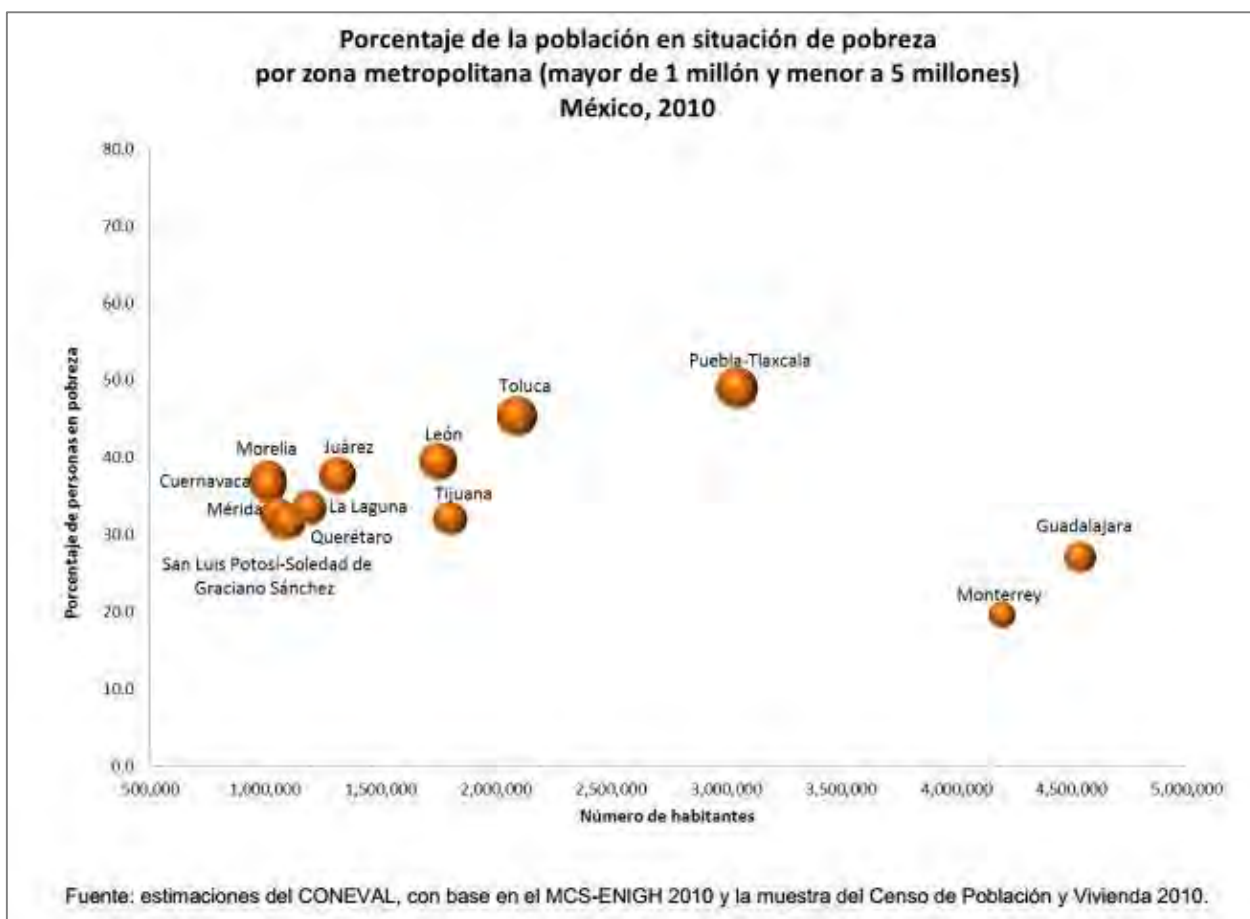


FIGURA 39. El CONEVAL establece la definición de *Población en situación de pobreza* a los habitantes cuyo ingreso es inferior al valor de la línea de bienestar y que padece al menos una carencia social. Y define *Zona Metropolitana* como la agrupación de municipios en una sola unidad que comparten una ciudad central y están interrelacionados funcionalmente. Fuente: “Pobreza Urbana y de las Zonas Metropolitanas en México”, CONEVAL, 2014.

El beneficio “redistributivo” que se implementó con la transformación de la estructura económica en México llegó acompañada de formas más complejas de *regular, arbitrar y proteger* a la población más necesitada⁵⁴. Sin embargo, programas como “*Pronasol*” (Salinas de Gortari), “*Progres*a” (Ernesto Zedillo), “*Oportunidades*” (Vicente Fox y Felipe Calderón), y “*Prospera*” (Enrique Peña) no fueron ni han sido capaces de reducir los índices de *pobreza patrimonial*, es decir, insuficiencia para adquirir la canasta básica alimentaria, así como servicios de salud, educación, vestido y vivienda (G.Esquivel,

⁵⁴ En los programas sociales asistenciales se genera un efecto clientelar cuya implementación incide en el voto duro de los partidos en el poder. Las giras de campaña no son arbitrarias, grandes equipos y recursos son usados para identificar, seleccionar, asignar, darle seguimiento y evaluar estos apoyos en función del voto popular. En la medida que se reduzcan los pobres también mermará esta forma de control. Son programas altamente efectivos para inclinar la delicada balanza en las preferencias electorales.

2014). Y en materia de desarrollo urbano y regional, la reestructuración del Estado tampoco abonó a reducir los rezagos ni a equilibrar desigualdades históricas. En el capítulo anterior se caracterizaron las regiones morfológicas UP+E (parques industriales y conjuntos urbanos) y Up+P+E (crecimiento suburbano precario). En ambas áreas el habitante se encuentra aislado (segregado o autosegregado), imposibilitado para ejercer su ciudadanía⁵⁵, paradójicamente se desplaza dentro de un tejido urbanizado pero sin la consolidación de una ciudad tanto en el aspecto físico como en el espacial (VER FIGURA 40). Se hace evidente que suelo y espacio no es lo mismo, así pues, aunque el ejemplo del ciudadano lo ubique en el suelo del municipio de Lerma, espacialmente su condición ante el Instituto Nacional Electoral lo hace un ciudadano del municipio de San Mateo Atenco. Un *suelo urbanizado* no lo convierte de facto en *ciudad*. Así, el crecimiento disperso en Lerma presenta un desfase evidente entre lo físico y espacial. Primero se configuran grandes áreas urbanizadas pero sin la estructura espacial de una ciudad, su consolidación se hace de manera posterior y paulatinamente.



Suelo Vs Espacio

FIGURA 40. Sección de la Cartografía Electoral del Estado de México contenida en el Condensado Estatal Seccional, CES. Instituto Federal Electoral, 2007. Credencial de elector de un habitante del Conjunto Hacienda Santa Clara dentro del área de estudio. En la dirección se advierte un municipio distinto al de Lerma de Villada (donde físicamente se ubica el domicilio), lo que imposibilita al ciudadano, entre otros derechos, a votar y ser votado por/para sus representantes locales. Art. 35 Constitucional. En esta misma condición se encuentran los habitantes de los siete conjuntos urbanos de reciente creación, el tejido de urbanización precaria y el tejido industrial. Más de 24 mil habitantes en total.

⁵⁵ El Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia de la Lengua define ciudadano/a como la persona considerada como miembro activo de un Estado, titular de derechos políticos y sometido a sus leyes.

Con el aislamiento físico se constata la privación al acceso efectivo a un conjunto de servicios públicos que satisfacen necesidades básicas como salud, educación, empleo, vivienda, recreación, entre otras⁵⁶, y se suma a la privación de un derecho político elemental que supondría cualquier ciudadano. Esta precariedad construida, presente en el área de estudio contribuye a formular el concepto de *pobreza urbana relativa*⁵⁷. La tesis de esta argumentación es que a menor gobernabilidad y/o gobernanza menor democracia en tanto la relación entre gobierno-ciudadano, mandatario-mandante, se deteriora o mejora. Parafraseando a Camou, “ni todo al mercado ni todo al Estado”. Con relación a las políticas en ordenamiento territorial y desarrollo urbano, las estrategias y soluciones simplificadoras han pasado de un Estado benefactor a las fuerzas reguladoras del mercado. La comprensión del crecimiento de la ciudad en Lerma nos muestra vinculaciones más complejas entre hacer ciudad-producción del suelo urbano y democracia. “Tener una democracia” no es lo mismo que “gobernar democráticamente”. En los siguientes apartados se terminará de complementar esta aseveración.

3.2. EL CIUDADANO Y LOS IMAGINARIOS DE VIDA COLECTIVA EN EL TEJIDO URBANO DE LOS “CONJUNTOS URBANOS”. IDENTIDADES URBANAS.

En este apartado se hace una caracterización respecto a la relación que existe entre la vida cotidiana, los *conjuntos urbanos* (UP+E) y la conformación de nuevas identidades en la zona de estudio. De esta manera, se analizan las especificidades que plantea una nueva identidad a partir del acceso a la vivienda terminada por parte del segmento asalariado. Por otra parte, un análisis comparativo en el tiempo, proporcionará elementos para detallar esta identidad emergente de un modo de vida inducido desde la institucionalidad, como lo es la figura del *propietario*, y si acaso ha sido reestructurada a

⁵⁶ De acuerdo con el estudio “Índice para una vida mejor” de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE, los mexicanos estiman que no tienen bienestar suficiente en 10 de las 11 áreas que miden el bienestar, éstas son: vivienda, ingresos, empleo, comunidad, educación, medio ambiente, salud, satisfacción, seguridad, balance vida-trabajo y compromiso cívico, en este último rubro es la única medida de bienestar en la que México tiene mejor resultado. Fuente: www.oecdbetterlifeindex.org/es/countries/mexico-es/ consultado en junio 2016.

⁵⁷ Pobreza urbana relativa.- Concepto de elaboración propia basado en la privación al acceso efectivo a un conjunto de servicios públicos que satisfacen necesidades básicas como salud, educación, empleo, vivienda, entre otras, donde la centralidad, es decir, el intercambio intenso de relaciones sociales, se fragmenta, limita, condiciona o se segrega. Se empobrece (Mendoza, 2016).

la figura de *consumidor*. Se concretará con un análisis comparativo de nuevas expresiones y apropiaciones tanto físicas como simbólicas y la manera en cómo repercuten en la calidad de vida y la gobernabilidad en estos tejidos urbanos de reciente aparición llamados *conjuntos urbanos* de vivienda de interés social y popular.

Tamayo y Wilder definen la identidad en la conciencia del ser y del estar colectivo aunados a una temporalidad, a la vida cotidiana. Es reconocimiento, pertenencia, permanencia y vinculación que se manifiestan en forma dialéctica, dinámica y compleja. Su construcción dinámica se construye por contraste, historicidad o conflicto cuyo fundamento se basa en la relación entre lo individual y social dentro de un contexto histórico y simbólico (Esquivel, 2005: 57). Ahora bien, derivado de las condiciones recientes en la formación de tejidos urbanos de vivienda y de centralidad en el área de estudio, ya caracterizadas en capítulos anteriores, existe una repercusión en la conformación de identidades, ya sea mediante su creación, transformación o incluso, agotamiento. La construcción aproximada de seis mil viviendas en la modalidad de tejido urbano (UP+E) llamado “conjunto urbano” le ha transferido a los desarrolladores (llámense Geo, Ara, Homex, Urbi, Javer, etcétera), facultades⁵⁸ exclusivas del Estado como *“estructurar, ordenar y reordenar el trazo de la infraestructura vial, la división del suelo, la zonificación y normas de uso y destinos del suelo, la ubicación de edificios y la imagen urbana de un sector territorial de un centro de población o de una región.”*⁵⁹ A la par de esta reestructuración física, se acompañan de imaginarios genéricos de estilo de vida suburbano en prototipos de vivienda mínima, aunque no sean congruentes con las identidades e historicidad del lugar y tampoco encuadren en el marco jurídico de los clubes campestres o de condominios cerrados con accesos controlados. Ver FIGURA 41.

⁵⁸ Estas facultades transferidas a particulares contradice la rectoría del Estado en el proceso de planeación urbana y regional, dispuesto en el artículo 27 párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: “se considera de interés público y de beneficio social la determinación de provisiones, reservas, usos y destinos de áreas y predios de los centros de población, contenida en los planes o programas de desarrollo urbano.”

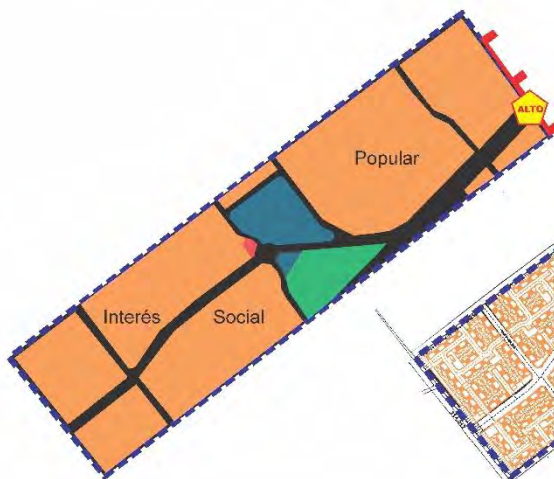
⁵⁹ Art. 5.40 del Código Administrativo del Estado de México.

CONJUNTO URBANO HACIENDA SANTA CLARA (1035 viviendas de interés social y popular)

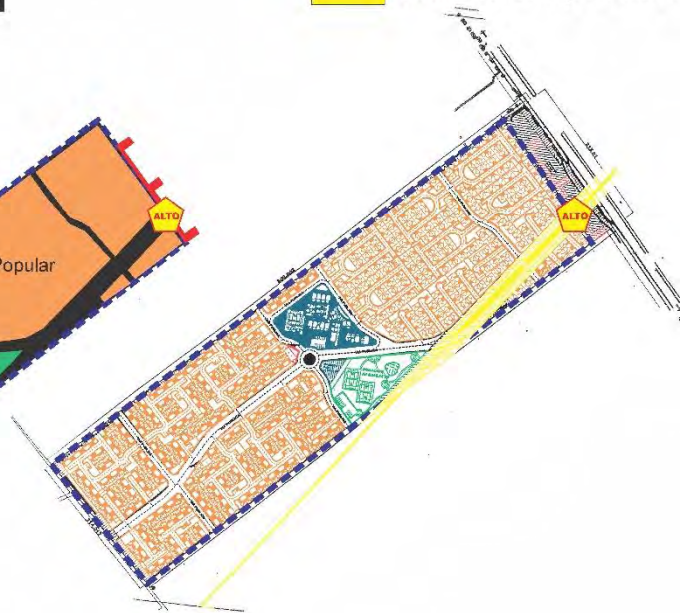


LOCALIZACIÓN

- BARRA PERIMETRAL
- ACCESOS CONTROLADOS
- VIVIENDA (condominio)
- VÍAS PÚBLICAS
- EQUIPAMIENTO BÁSICO
- COMERCIO
- JARDÍN VECINAL
- RESTRICCIÓN (CFE alta tensión)



USO DEL SUELO



UP+E

FIGURA 41. Conjunto Urbano Hacienda Santa Clara (2007). Desarrollador: Corporación Geo. Conjunto de vivienda mixto (interés social y popular). Prototipos de 64m² y 75m² de construcción en dos niveles. Fuente: Elaboración propia con base en imagen de Google Maps y archivo CAD.

La capacidad proyectada para este conjunto es de mil treinta y cinco viviendas, y al menos la mitad de ellas no están habitadas⁶⁰. Un problema recurrente en éste y los otros desarrollos de la zona de estudio, es que la normatividad permite que las viviendas sean entregadas de forma individual o en preventa, aún antes de entregar el conjunto al cien por ciento a las autoridades locales para su administración, lo que deriva en diversos incumplimientos por parte de las constructoras en el programa general de obras. En esta situación y ante algún reclamo por parte de los habitantes, la autoridad municipal se mantiene al margen con la argumentación de que la entrega-recepción de las obras se debe llevar a cabo por la autoridad estatal y ésta a su vez, recibirla en nombre de la autoridad municipal. Esta debilidad institucional por parte de las autoridades más cercanas al ciudadano le corresponde ser analizada en el Poder Legislativo del Estado de México, pues el 115 Constitucional es muy claro al definir las atribuciones locales.⁶¹ De esta manera, la cotidianidad en estos tejidos lermenses se desenvuelve entre lo nuevo y lo heredado. María Teresa Esquivel apunta al teórico Alfred Schütz, quien señala que el mundo social es preexistente al individuo. Visto así, el nuevo habitante lermense llega a ocupar un espacio predefinido por las instituciones y los desarrolladores. Entre el Estado y el mercado. Ambos apuntan a satisfacer en apariencia las pretensiones del individuo mediante nuevos procesos de socialización que de éstas se desprende. Resulta pertinente entonces, conocer el origen y desarrollo de esos espacios y de ese estilo de vida que representa vivir en un conjunto habitacional.

El Art. 123, Fracción XII del Apartado “A” de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consigna el derecho de los trabajadores a la vivienda. Sin embargo, durante muchos años quedaron imprecisos los medios y los términos para hacer cumplir este mandato. De esta manera, para tratar de solventar el derecho a la vivienda se proyectó un sistema institucional que operara un fondo habitacional en el que prevaleciera un criterio de solidaridad social o de grupo, por encima del particular, para que de acuerdo a las posibilidades financieras de dicho fondo, los trabajadores pudieran ir adquiriendo *en propiedad* su vivienda. Este fue el antecedente del Instituto del Fondo Nacional para

⁶⁰ Dato obtenido de los representantes vecinales del mismo conjunto.

⁶¹ Art. 115 – Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Título Quinto. De los Estados de la Federación y del DF. I. Cada municipio será administrado por un ayuntamiento de elección popular directa y no habrá ninguna autoridad intermedia entre este y el gobierno del estado.

la Vivienda, Infonavit, pero también es el antecedente de la construcción de un imaginario y una identidad de *“nuevos propietarios”*. La construcción del Centro Urbano Presidente Miguel Alemán, CUPA, (1949) marcó un hito en la vida habitacional de América Latina, significaba el acceso a los principios de la modernidad plasmados en la Carta de Atenas. El concepto de edificio *multifamiliar* en una *supermanzana* (ciudad dentro de una ciudad). El conjunto contaba con equipamiento urbano como escuelas, comercios, lavandería, dispensario médico y hasta una alberca de uso recreativo, sumado al 30% del área libre para jardines y áreas verdes. De esta manera, el CUPA representó la legitimación del Estado mexicano a través del acceso, aunque muy limitado, a un modo de vida moderno de sus habitantes. Identidad e imaginario social de progreso y de acceso barato a la vivienda como propietarios (en condominio) hacia un pequeño sector de la población. Multifamiliar y supermanzana se mostraban como una unidad ordenadora y generadora de ciudad, pero también como origen de una nueva identidad dentro de las ciudades, el estatus de propietario como objeto de deseo y de distinción social. Paradójicamente esta manera de “hacer ciudad” dejó nuevamente excluidos a la población más necesitada, se documenta así el antecedente de una segregación⁶² sistematizada a través de la institucionalidad. La “otra” población trabajadora, tuvo en la autoconstrucción sobre asentamientos irregulares, su acceso posible y digno a la vivienda. Y de manera igualmente importante, como sostiene Esquivel, *“el diseño, los espacios y el tipo de propiedad que distinguen a los conjuntos habitacionales se vinculan más bien con la imposición de un imaginario de vida colectiva de los planificadores urbanos, que no siempre encuentra eco en los residentes.”* En otras palabras, una identidad impuesta desde el poder y construida para legitimar el discurso posrevolucionario. Visto así, la construcción de una identidad resulta fundamental en la forma y el crecimiento urbano, ¿a quién le gusta vivir alejado, cada vez más, de sus centros de trabajo y equipamientos urbanos básicos? El crecimiento urbano en zonas periféricas y no aptas para asentamientos humanos, como el caso de estudio, encuentra en la vivienda de interés social y popular un poderoso actante de la forma urbana. Pero la sola oferta de vivienda accesible a las posibilidades de su mercado no resulta suficiente para colocar todos los créditos disponibles, ésta se refuerza con la construcción de un ideal de vida, una

⁶² La segregación consiste en la separación de grupos sociales en el espacio urbano. Mientras más homogéneas sean las zonas de la ciudad según sus características socio-económicas de sus residentes, habrá mayor segregación (CONEVAL).

identidad genérica donde lo importante es fabricar el consentimiento y cerrar ventas. La balanza entre Estado interventor y mercado se inclina a favor de éste último.

Es así como dentro de este contexto se forjan los imaginarios de vida colectiva en los que hoy convivimos, más cercanos al apremio y a la disminución de calidad de vida que a una alternativa real de vivienda digna para todos los trabajadores. De acuerdo con Esquivel este imaginario de vida colectiva se enfrenta a una realidad compleja donde se generan espacios altamente conflictivos y deteriorados. El caso de los conjuntos urbanos habitacionales de Lerma está vinculado con estos imaginarios de vida colectiva provenientes de la industrialización de la vivienda en México. El estatus de “propietario” juega un papel importante en la configuración de estos imaginarios, de esta nueva identidad, el habitante de una unidad habitacional (conjunto urbano) que forma parte de la urbe y se distingue como propietario, pero también de una nueva manera de vivir su cotidianidad. El *ser* adquiere un valor simbólico reconocido, empoderado y preestablecido al orden de las cosas. La violencia simbólica que representa se ejerce sobre un agente con el consentimiento de éste, Bourdieu lo define como el *consentimiento fabricado*. El discurso político ofrecía empleo, vivienda y una mejor calidad de vida. Se cerraba el ciclo del deseo y la satisfacción cuando el propietario en un multifamiliar accedía a ese modo de vida que representaba la modernidad en la ciudad. Se evidencia la dominación bajo la noción de progreso que representa la imagen de propietario permeada hasta el contexto de estudio donde la ocupación del suelo urbano se hace cada vez más dispersa. Es así como en el imaginario lermense, el trabajador prefiere adquirir una casa para satisfacer su ambición patrimonial completamente legítima, aunque la vivienda sea de dimensiones mínimas, con malos acabados, carente de infraestructura, equipamiento y a muchos kilómetros de distancia-tiempo de su centro de trabajo, aumentando con esto sus costos de movilidad y reduciendo su calidad de vida. Es así como ante el apremio pretencioso de sumarse a esta nueva categoría de quienes pueden “*comprar una casa*”, el trabajador en la realidad está adquiriendo una deuda a través de un crédito hipotecario a 15, 20 ó 30 años⁶³, sin embargo, su adquisición es vista como un progreso

⁶³ En principio, los habitantes de estos conjuntos son segregados por su capacidad para obtener un crédito, previa investigación de solvencia económica, historial crediticio, buró de crédito, etc. similar al de obtener una línea de crédito a través de un préstamo, tarjeta bancaria o un automóvil nuevo a través de financiamiento. De acuerdo a la información de diversos representantes vecinales, aunque todas las viviendas están comprometidas a través de un crédito o en propiedad, alrededor del 50% permanecen deshabitadas.

personal/familiar y de ascenso social en el sistema de consumo, al igual que un automóvil último modelo o una membresía de tiempo compartido en el destino de playa de moda. La noción de ciudadano se desvanece y emerge la figura del consumidor, otra característica de este modelo lineal, donde la materia prima es el suelo urbanizable. En Lerma se replica el espejismo de la vivienda mínima donde el problema no es tanto de tamaño sino de ciudad, es decir, que la localización a grandes distancias de los espacios laborales, sin servicios y multiplicidad de vida, impiden ejercer la ciudadanía, por tanto, no se puede definir como ciudad (Ortiz Struck, 2014). En los conjuntos habitacionales de Lerma esta es una realidad palpable, donde fuera del contexto inmediato a las viviendas uno se encuentra con *la nada*, dependiendo de la “*prótesis que nos garantiza movimiento*”, como llamaría Paul Viridio al automóvil. VER FIGURAS 42 y 43.



FIGURA 42. Entorno del conjunto urbano “Bosques de Lerma” (2015). Desarrollador: Casas Javier de México. 680 viviendas de interés social y popular. Fotos del autor.



FIGURA 43. Entorno del conjunto urbano “Hacienda Santa Clara” (2007). Desarrollador: Corporación Geo. Conjunto de vivienda mixto (interés social y popular). Foto del autor.

Imagen y producto se presentan indisociables en una lógica mercantil donde el bienestar no es prioritario. La lógica eficiente y práctica de los desarrolladores de vivienda resaltan que lo fundamental es obtener la mayor rentabilidad posible. ¿Dónde quedó el *interés social*? que es el objetivo principal de este tipo de unidades habitacionales, de este imaginario de “hacer ciudad” dentro de la ciudad. Ervin Goffman, otro estudioso de la vida cotidiana citado por Esquivel, apunta que hay una cantidad de roles que los actores sociales llevan a cabo, estos roles o actuaciones están motivadas en la búsqueda de representar una imagen idealizada de sí mismas. En el imaginario de vida colectiva dentro de estos conjuntos en Lerma se manifiesta esta multiplicidad de roles. Es así que dentro de la cotidianidad lermense también habita en el imaginario de que la vivienda puede resolver no tan solo el problema de habitar y de distinción social, sino en el mismo lugar realizar actividades que generen recursos. Uno de los ejemplos más recurrente es el de habilitar un espacio de la vivienda como comercio hacia la vía pública, ya sea en la modalidad de tienda de abarrotes o venta de comida preparada. Esto conlleva un cambio de uso de suelo, en otras palabras, un conflicto social derivado entre otros factores, por la carencia de equipamiento urbano, comercial y de servicios, así como de la necesidad económica de las familias de poner un “negocio propio” ante la falta de oportunidades laborales bien remuneradas. Como podemos darnos cuenta, pasamos de un esquema formal a uno informal, pero de la misma manera queda satisfecha la imagen idealizada de estos habitantes, que al autoemplearse en la informalidad pasan de la categoría de desempleados a “emprendedores”.

Otro de los imaginarios recurrentes, apunta Esquivel, es la invasión y/o apropiación ilegal de los espacios comunes, percibida por algunos como una conducta “habitual” e incorporado a su imaginario, tan natural que hasta se organizan para que el beneficio de esta invasión ilegal sea compartido. En el caso de Lerma, una manifestación de esta apropiación ilegal, percibida como habitual, resulta en la conformación de autodefensas urbanas apoyadas por cuerpos de seguridad privados en los conjuntos cerrados de interés social y popular. En el modelo de ciudad dispersa, no solo se ocupa el territorio físico de manera discontinua, también la estructura espacial, las corresponsabilidades entre gobierno y gobernados, entre Estado y ciudadanía, también se fractura, fragmenta y diluye. Resulta importante acotar la categoría inscrita de “interés social y popular”, pues

en el imaginario de esta colectividad se establece la idea de que es un fraccionamiento desintegrado del “afuera”, cuando en la realidad, el equipamiento urbano y los servicios fueron concebidos para atender y servir a toda la comunidad lermense (Reglamento del Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México) y no sólo a los nuevos “propietarios”. Vemos cómo de esta manera los desarrolladores de vivienda utilizan las preocupaciones en el imaginario de sus potenciales compradores (“seguridad”, “exclusividad” y “plusvalía”), como sus mejores herramientas de venta. La normatividad para la construcción de este tipo de conjuntos establece áreas de donación destinadas a equipamiento urbano y vías públicas. En el caso de los conjuntos habitacionales en Lerma estas áreas tanto públicas como condominales, se encuentran restringidas en su acceso por grupos de particulares, conjuntados en asociaciones civiles o agrupaciones vecinales (VER FIGURA 44). Entre las argumentaciones que dan los particulares para cerrar y controlar las vialidades están la desconfianza a las autoridades, de la policía y hasta de sus propios vecinos, y deciden por cuenta propia “autodefenderse” a través de servicios de vigilancia privados que de ninguna manera están facultados para sustituir la obligatoriedad que le corresponde al Estado en sus tres niveles de gobierno (federal, estatal y municipal) para garantizar la seguridad pública⁶⁴. Si bien, estas argumentaciones derivan del debilitamiento de la gobernanza municipal, también existen otras razones por las que grupos de particulares realizan acciones intransferibles como lo son la seguridad pública y tránsito, en esta actividad encuentran una manera de coacción⁶⁵ para cobrar supuestas cuotas de mantenimiento para el conjunto urbano, lo cual también está fuera de sus atribuciones, acciones incluso configuradas como delitos tipificados en el Código Penal del Estado de México vigente según los artículos 187, 192, 194 y 266⁶⁶. (Ver FIGURA 45).

⁶⁴ Artículos 21 y 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Bando Municipal de Ayuntamiento de Lerma 2016 en sus Capítulos IV (DE LA SEGURIDAD PÚBLICA Y TRÁNSITO) y su Capítulo V (DE LA VIALIDAD) y el Capítulo VI (DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL).

⁶⁵ El Lic. Alejandro González Flandes, abogado penalista, argumenta que estas acciones constituyen delitos tipificados por ataques a las vías de comunicación y/o extorsión y/o ejercicio ilegal del propio derecho. Delitos consistentes en que, careciendo de autorización municipal, los vecinos cerraron la avenida, y con esto, están tratando de obligar a que todo aquel que circule por esta vía pública, a pagar cuotas arbitrarias que no son consentidas ni tampoco se desea otorgarlas. Hace la aclaración que la extorsión es la amenaza de, *dejar de*, hacer algún daño a alguien o sus bienes, si se cumple la condición de aceptar una retribución a cambio, con lo que se dan todos los elementos del cuerpo del delito en comento.

⁶⁶ CÓDIGO PENAL DEL ESTADO DE MÉXICO. CAPITULO IV. ESTORBO DEL APROVECHAMIENTO DE BIENES DE USO COMUN. Artículo 187.- Al que sin derecho estorbare de cualquier forma el aprovechamiento de bienes de uso común ó vías públicas y no retire el estorbo a pesar del requerimiento que le haga la autoridad competente, se le



impondrán de seis meses a un año de prisión y de treinta a cien días multa, si llegare a privar del uso de los bienes, se le impondrán de uno a dos años de prisión y de treinta a ciento cincuenta días multa.

SUBTITULO SEGUNDO. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS VIAS DE COMUNICACIÓN Y MEDIOS DE TRANSPORTE. CAPITULO I. ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION Y MEDIOS DE TRANSPORTE

Artículo 192.- Incurre en este delito quien por cualquier medio altere, destruya, construya o invada alguna vía de comunicación o medio de transporte público local de pasajeros o de carga, modifique o inutilice las señales correspondientes interrumpiendo o dificultando los servicios. Al responsable de este delito se le impondrán de uno a cuatro años de prisión y de treinta a ciento cincuenta días multa.

Artículo 194.- Al que dolosamente obstaculice una vía de comunicación o la prestación de un servicio público local de comunicación o transporte, se le impondrán de seis meses a seis años de prisión y de treinta a ciento cincuenta días multa.

CAPITULO VI. EXTORSION. Artículo 266.- Al que sin derecho obligue a otro a hacer, tolerar o dejar de hacer algo, obteniendo un lucro o beneficio para sí o para otro, se le impondrán de uno a siete años de prisión y de cuarenta a doscientos días multa.

Cuando este delito se cometa utilizando cualquier medio de comunicación mediante los cuales se pueda realizar la emisión, transmisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, voz, sonidos o información de cualquier naturaleza que se efectúe por hilos, radioelectricidad, medios ópticos, físicos vía satelital, u otros sistemas electromagnéticos se le impondrán de tres a ocho años de prisión y de cuarenta a doscientos días multa.

Si en la comisión de este delito participa algún miembro de una corporación policiaca o servidor público, se impondrá además, la destitución e inhabilitación de dos a catorce años para desempeñar cualquier empleo, cargo o comisión pública.

FIGURA 44. Acciones fuera del orden legal en el Conjunto Urbano Hacienda Santa Clara. El jurista Márquez Rábago categoriza el incumplimiento de la norma como *sociopatologías* que influyen en los miembros de la sociedad para no solo incumplir sino transgredir la norma. Algunos ejemplos de estos males sociales: corrupción, desinterés de la autoridad en aplicar coercibilidad, desconocimiento de la norma, ignorancia de la misma, normatividad excesiva, normatividad por complejo cumplimiento, etcétera. Foto del autor.



"2013 Año del Bicentenario de los Sentimientos de la Nación."

DEPENDENCIA: PRESIDENCIA MUNICIPAL.
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO.
NUMERO DE OFICIO: DDU/103/2013.

ASUNTO: SE EMITE RESPUESTA DE OFICIO.

LERMA, MEXICO; A 01 DE MARZO DE 2013.

Lic. YAZMIN VAZQUEZ COLIN.
TITULAR DE LA UNIDAD DE INFORMACION
DE LERMA, ESTADO DE MEXICO.
P R E S E N T E:

En atención a su oficio número SALERUI/042/2013 de fecha veinte de febrero del año en curso, donde a
petición del C. solicita se le facilite copia de la **CONSTANCIA DE
TERMINACIÓN DE OBRAS Y DEL ACTA DE CONSTANCIA NOTARIADA DE LA ENTREGA-RECEPCION** del conjunto
hacienda santa clara, anexo copia simple de lo solicitado.

Donde en el acuerdo número cuatro a la letra dice: "a partir de esta fecha, el conjunto urbano denominado
HACIENDA SANTA CLARA se encuentra **incorporado al centro de población** de Lerma, para los efectos de la
planeación y administración del desarrollo urbano, por lo que el H. Ayuntamiento de Lerma se **encargará de su
mantenimiento y la prestación de servicios públicos municipales.**"

Sin otro particular por el momento, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE

BENJAMIN HERNANDEZ CHICHO
DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO



DIRECCIÓN DE
DESARROLLO URBANO
ES CONFIANZA Y RESULTADOS
ADMINISTRACIÓN 2013-2015



Recibi Oficio
Jose Manuel SANCHEZ
16-03-13. Transparencia.
16:54 PM AYUNTAMIENTO S/N COL. CENTRO



GOBIERNO DEL
ESTADO DE MÉXICO

SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO
DIRECCIÓN GENERAL DE CONTROL URBANO
SUBDIRECCIÓN DE MUNICIPALIZACIÓN



Compromiso
Gobierno que cumple

2011. AÑO DEL CAUDILLO VICENTE GUERRERO MT-044-2011.

SEGUNDO.- El Ing. Fidel Alejandro Castillo Ambríz, en su calidad de Presidente Municipal Constitucional, en
representación del H. Ayuntamiento de Lerma, Estado de México, **recibe la obra descrita en el
acuerdo primero.**

TERCERO.- La obra que se entregan y que el H. Ayuntamiento de Lerma recibe, **constituye el total de las obras
derivadas de la autorización del conjunto urbano** denominado "HACIENDA SANTA CLARA".

CUARTO.- A partir de esta fecha, el conjunto urbano denominado "HACIENDA SANTA CLARA" se encuentra
incorporado al centro de población de Lerma, para los efectos de la planeación y administración del
desarrollo urbano, por lo que el H. Ayuntamiento de Lerma se **encargará de su mantenimiento y la
prestación de los servicios públicos municipales.**

Leído que fue por las partes que intervienen en la presente y enteradas de su contenido y alcances legales, **proceden a
firmarla** de conformidad en cuatro tantos por las personas que en ella intervinieron para su debida constancia, el día 29
de agosto del 2011.

POR LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO
DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO:

ING. JORGE ORTEGA CHAVEZ
DIRECTOR GENERAL DE CONTROL URBANO.

POR EL H. AYUNTAMIENTO DE LERMA.

ING. FIDEL ALEJANDRO CASTILLO AMBRÍZ
PRESIDENTE MUNICIPAL DE LERMA.

LIC. MIRIAM MONTOYA VILLAVICENCIO
SECRETARÍA DEL H. AYUNTAMIENTO.

POR EL TITULAR DEL CONJUNTO URBANO
"HACIENDA SANTA CLARA"

ARQ. JORGE GARDUÑO CÁRDENAS.
REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA
GEO EDIFICACIONES, S.A DE C.V.

FIGURA 45. Extracto del Acta de Entrega-Recepción del Conjunto Urbano "Hacienda Santa Clara". En el acuerdo CUARTO se establece la obligatoriedad por parte del Ayuntamiento de Lerma para encargarse de su mantenimiento y la prestación de los servicios públicos municipales. El acta de entrega-recepción es un documento de validez jurídica. Fuente: Oficio DDU/103/2013. Presidencia Municipal del Ayuntamiento de Lerma.

Estas acciones son formas de participación ciudadana en el proceso de urbanización como una expresión subjetiva de la gobernabilidad que confirman el cambio de paradigma en las relaciones de poder, mientras el tejido denominado “conjunto urbano” se torna un elemento característico en el modelo de ciudad dispersa. Resulta interesante cómo el habitante “propietario” desliga el conjunto urbano no solo físicamente a través de bardas, rejas y controles de acceso, sino que la desvinculación abarca otros espacios como el jurídico. En este modo de autosegregación, es decir, de auto separación de otros grupos sociales inmediatos a su entorno, el nuevo “propietario” valida sus acciones a través de asambleas populares en una especie de democracia directa donde se autorizan, se suspenden o incluso se crean nuevos derechos y obligaciones de manera discrecional.

Cabe recordar que en un principio, la vivienda multifamiliar estaba insertada dentro de la trama ya urbanizada de la ciudad, es decir, contaban con toda la infraestructura básica para su buen funcionamiento y al mismo tiempo existía cierto equilibrio entre los servicios, comercios y áreas recreativas. El modelo de hacer ciudad a través de vivienda de interés social comenzó a reflejar problemas a partir del cambio de modelo económico a principios de la década de los ochenta, complementado por el cambio en la propiedad ejidal, que permitía su enajenación como propiedad privada, alentando a los desarrolladores de vivienda terminada a construir cada vez más lejos de la centralidad consolidada de la ciudad. Otra de las debilidades corresponde a la fabricación de una identidad genérica, modelo construido de estilo de vida donde *“dejes de pagar renta”, “te cambie la vida”,* te ubiques en *“el lugar ideal”, “el mejor lugar para vivir”,* además de *“exclusividad”, “privacidad” y “plusvalía”*. Aunque la evidencia en la estructura física y espacial demuestre lo contrario.⁶⁷ (Ver FIGURA 46). *“Un incontable número de casas, esparcidas al azar como guijarros sobre prolijas hileras de lotes, no basta para crear un orden ni generar una comunidad.”* (Chermayeff y Alexander, 1973: 64). El tejido urbano se polariza en un “aquí” y “allá”, “adentro” y “afuera”, “seguro” e “inseguro”. Apreciaciones subjetivas de

⁶⁷ En el acuerdo que emite el Poder Ejecutivo del Estado de México a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano Estatal y Metropolitano, se establece con claridad que “se prohíbe la propaganda engañosa que ofrezca condiciones, situaciones o bienes que no estén contempladas en la autorización respectiva”.

apariencias de seguridad construidas para satisfacer aspectos de una no realidad, ilusoria y ficticia. La apariencia desempeña una función para hacer creer, para engañar, inspirar confianza o respeto y dar su personaje de “seguridad” (Bourdieu, 1979). En este imaginario de vida colectiva, al propietario ya no le es suficiente el *ser* y encuentra en la base de su pretensión la “usurpación de identidad social que consiste en adelantar el *ser* mediante el *parecer*, en apropiarse de las apariencias para tener la realidad, de lo nominal para tener lo real” (Bourdieu, 1979: 250).



FIGURA 46. Frases en anuncios publicitarios para conjuntos urbanos de vivienda de interés social y popular, “Real Santa Clara”, “Paseos de Lerma” y “Bosques de Lerma”, ubicados sobre Camino de Las Partidas, Lerma, Estado de México. “Deja de pagar renta”, “Casas Geo te cambia la vida”, “El lugar ideal”, “El mejor lugar para vivir”, “Exclusividad”, “Privacidad”, “Plusvalía”.

3.3. CORRELACIÓN ENTRE CRECIMIENTO DISPERSO Y ESTADO DE DERECHO EN LA ZONA INDUSTRIAL LERMA.

En apartados anteriores se han caracterizado algunos de los elementos característicos en el crecimiento disperso de la ciudad, como son la centralidad y la producción del suelo urbano. Dentro de la inquietud elegida de investigación surge el cuestionamiento de las razones por las que la planificación institucionalizada no logra su eficacia en el ordenamiento y control del crecimiento de nuestras ciudades. Pero por otro lado, las fuerzas del mercado tampoco han tenido esa prioridad, si es que acaso deberían tenerla. A esta visión institucional, de arriba hacia abajo, se propone complementarla con la visión del ciudadano, de abajo hacia arriba, con la finalidad de aportar indicadores, evidencias de uso y apropiación de vías públicas, equipamiento e infraestructura en este modelo de

crecimiento de ciudad, como lo son los “conjuntos urbanos” (UP+E). Este apartado pretende contribuir a describir y caracterizar este modo de vida contemporáneo, en congruencia con los Estudios Urbanos al abordar el estudio de la ciudad desde una perspectiva inter y transdisciplinar. Así, resulta una aproximación a este espacio de conflicto donde se refleja la relación entre gobernante y ciudadanos, una imagen desde la visión de una relación social como lo es la ciencia del Derecho.

El jurista Márquez Rábago pondera al Estado y Derecho como un binomio necesario para el buen funcionamiento de cualquier sociedad. Así, el Estado está regido por el Derecho *“que reprime las desviaciones, los incumplimientos y resuelve las controversias dentro del pacto social”*. Por su parte Elías Díaz, identifica cuatro elementos esenciales y necesarios del Estado de Derecho, éstos son:

- 1) *Imperio de la ley: ley como expresión de la voluntad general.*
- 2) *División de poderes: legislativo, ejecutivo y judicial.*
- 3) *Legalidad de la Administración: actuación según ley y suficiente control judicial.*
- 4) *Derechos y libertades fundamentales: garantía jurídico formal.*

Se analiza entonces, con el ejemplo del tejido urbano del apartado anterior, la manifestación de estos elementos “esenciales” del Estado de Derecho dentro de la zona de estudio.

1) *Imperio de la ley.* Ya se ha visto en el Capítulo 2 que tanto el Plan de Desarrollo Urbano Municipal de Lerma como la unidad ordenadora del espacio denominada *“conjunto urbano”* sí se inscriben dentro de un marco jurídico sólido (Ver FIGURA 31). Más allá de la coincidencia o no, entre los intereses políticos, económicos y sociales, la planeación institucional deriva de la ley fundamental que emana de la Constitución. Sin embargo y de acuerdo a Elías Díaz, el Imperio de la Ley no se alcanza simplemente por la emisión de las leyes, las cuales deben cumplir las condiciones de que sea *legítima* y que la misma esté *legitimada*. En cuanto la primera condición no cabe duda de que las leyes han sido emitidas y refrendadas por el poder legislativo en los diversos órdenes de gobierno: federal, estatal y municipal. En cuanto la segunda condición, sobre la *obediencia* y la *aplicación* de las leyes, es donde se pierde eficacia, como ya se ha citado en el caso del conjunto urbano Hacienda Santa Clara, así como en los otros seis conjuntos habitacionales y demás conjuntos industriales, los ciudadanos asumen por su cuenta la

administración y dotación de servicios públicos como la seguridad y legitimación del libre tránsito sobre vías públicas. En estos conjuntos se rompe la eficacia de la sanción de la ley, *“trascendental para la eficacia de la norma y de todo el sistema jurídico”*. La inobservancia ciudadana se caracteriza como una *sociopatología* para no solo incumplir sino transgredir la norma (Márquez Rábago). En el caso citado, tampoco se aprecia intención ni prontitud para sancionar la norma por la autoridad competente, en este caso el Ayuntamiento Municipal de Lerma. Al igual que el comerciante de comida ambulante caracterizado en el apartado 2.3. la autoridad en cuestión negocia un apoyo clientelar al funcionario implicado y/o de su grupo a cambio de la aplicación de la ley.

La Comisión Internacional de los Derechos Humanos establece que, en el acceso a la justicia y la garantía a los derechos fundamentales que pudieran ser afectados, la procuración debe cumplirse con prontitud y seriedad mas no como una simple formalidad. Ser asumida por el Estado como un deber jurídico propio y no como una simple gestión de intereses particulares, que dependa de la iniciativa procesal de las víctimas o de la aportación privada de elementos probatorios. El deber de investigar es una obligación de medio y no de resultado, evitar la impunidad y que estos hechos vuelvan a repetirse. Es responsabilidad profesional e institucional: investigar, sancionar, restituir y reparar los daños y perjuicios. (Ver ANEXO 1)

2) *División de poderes*. También ya hemos anotado el cambio de manera reciente en las relaciones de poder donde su concentración era casi total en la figura del poder ejecutivo. Fue en 1997, durante la administración federal de Ernesto Zedillo, que el partido en el poder perdió la mayoría en el Congreso, de esta manera, la producción legislativa ya no dependía de un solo hombre, por lo que debía concertar con otros partidos y sus respectivos legisladores. En el caso de las autoridades locales en Lerma, no están actualizadas para actuar ante esta separación de poderes. Antiguas prácticas y vicios de la administración pública se mantienen, como nepotismo, conflicto de intereses, tráfico de influencias, improvisación, corruptelas, etcétera. En el caso de estudio, el dictamen con folio DDU/417/2011 emitido por el Departamento de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Lerma fue invalidado y dejado sin efectos por el C. Síndico Municipal de Lerma mediante el recurso de inconformidad PML/SM/RI/02/12 (Ver ANEXO 2) que interpusieron a nombre de la asociación civil. Dicha actuación fue hecha con parcialidad,

inequidad, ineficacia y omisión, pues como Síndico, “*tiene a su cargo la representación jurídica del Ayuntamiento en los litigios en los que éste fuere parte, así como la procuración y defensa de los derechos e intereses del Municipio, en especial de los de carácter patrimonial...*”⁶⁸ Y los actos de despojo de estos particulares son en agravio precisamente de una vía pública propiedad de la hacienda pública municipal, las cuales son inalienables e imprescriptibles. De la misma manera, el C. Síndico pasó por alto el principio y objetivo del Gobierno Municipal, respecto a *Garantizar la seguridad jurídica del ámbito de su competencia*.⁶⁹

3) *Legalidad de la administración*. Se refiere al *Principio de Legalidad*, donde la autoridad sólo puede hacer aquello que la ley le faculta y el gobernado todo aquello que no se le prohíba. En el caso analizado, la actuación del Síndico entra en contradicción con sus obligaciones y ámbito de competencia, lo anterior derivó en una demanda promovida por algunos vecinos del mismo conjunto ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado de México, TRICA. La sentencia fue dictada el veintiuno de junio de dos mil trece, dentro del expediente del juicio administrativo número 443/2012 con la que se declaró la invalidez de la resolución emitida en fecha ocho de mayo de dos mil doce, dentro del recurso de inconformidad número PML/SM/RI/004/12 y; se condenó a la autoridad demandada a emitir una nueva resolución, en la que siguiendo los lineamientos de la sentencia, reconociera la validez del oficio con número de folio DDU/417/2011 que fue materia de impugnación en el recurso administrativo de inconformidad. (Ver ANEXO 3).

Si bien, la condena fue ejecutada parcialmente al retirar por algunos días las rejas al acceso del conjunto. El cabildo municipal de Lerma en su quincuagésima tercera sesión ordinaria emitió un acuerdo donde permitía la implementación de accesos controlados por particulares. (Ver ANEXO 4). Lo anterior motivó una nueva demanda que fue admitida bajo el expediente 377/2015 por la Séptima Sala Regional del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado de México y resuelta el veintisiete de agosto de dos mil quince. La resolución de dicho juicio administrativo fue ratificada dentro de los recursos de

⁶⁸ TÍTULO CUARTO, DEL GOBIERNO MUNICIPAL, CAPÍTULO I DEL AYUNTAMIENTO, Artículo 28, Bando Municipal de Lerma 2012 publicado en Gaceta Municipal el domingo 5 de febrero de 2012.

⁶⁹ CAPÍTULO IV, DE LOS PRINCIPIO Y LOS OBJETIVOS GENERALES DEL GOBIERNOMUNIPAL, Artículo 34, inciso III, Bando Municipal de Lerma 2012 publicado en Gaceta Municipal el domingo 5 de febrero de 2012.

revisión 1395/2015 y 1396/2015 por los magistrados de la Primera Sección de la Sala Superior de mismo Tribunal con fecha veintitrés de marzo de dos mil dieciséis. En dicha sentencia fue invalidado el acuerdo de cabildo y se condenó a las autoridades demandadas a restituir el goce de los derechos fundamentales afectados del demandante de libertad de tránsito, seguridad pública y seguridad jurídica.⁷⁰. (Ver ANEXO 5).

La sentencia fue ejecutada solo parcialmente con nuevo acuerdo de cabildo, pero sin el retiro físico de los accesos controlados (rejas, plumas, caseta, etc.) El antiguo vicio durante la administración virreinal en la Nueva España se replica doscientos años después, en el sentido de que “la ley se acata pero no se cumple” (Ver ANEXO 6).

4) *Derechos y libertades fundamentales*. Se refiere a las garantías administrativas y jurisdiccionales de las libertades del gobernado. Lo anterior se concreta con la actuación de las Comisiones de Derechos Humanos y tribunales de legalidad y constitucionalidad. En el caso analizado a pesar de haberse agotado los recursos en tribunales de legalidad (TRICA) y constitucionalidad (Juzgado Segundo de Distrito en Materias de Amparo y Juicios Federales del Estado de México), no han sido recursos suficientes para garantizar los derechos fundamentales afectados de los ciudadanos en estos tejidos urbanos de reciente creación que caracterizan la zona de estudio. Aún queda vigente el recurso no vinculatorio interpuesto en la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México,

⁷⁰ Como ya se ha evidenciado, la Avenida Hacienda Santa Clara es una vía pública y no de propiedad condominal. La propiedad de las calles y avenidas lermenses es de la hacienda pública municipal del Ayuntamiento de Lerma de Villada, Estado de México. Dicha vialidad da acceso a equipamiento urbano municipal como un Jardín de Niños, una Escuela Primaria, un Jardín Vecinal, así como un pozo de agua potable administrado por OPDAPAS, TODOS de carácter público y de supuesto libre acceso a cualquier ciudadano sin más privilegios que los otorgados por la ley (Art. 11 Constitucional). Aunado a lo anterior se resalta que el cerrar, bloquear o estorbar una calle y/o avenida es un delito tipificado en el Código Penal del Estado de México vigente, artículos 187, 192 y 194, y que es la figura del Presidente Municipal, en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales conferidas en el Art. 115 Constitucional, quien representa la autoridad competente para intervenir en el restablecimiento del orden constitucional. Es en la figura del Presidente Municipal en quien recae la responsabilidad de la Seguridad Pública y Tránsito (Art. 115 Constitucional). En el Artículo 21 Constitucional está muy claro que la Seguridad Pública es intransferible a particulares. Lo dicta la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos y demás leyes secundarias como el Bando Municipal de Lerma 2016 en sus Capítulos IV (DE LA SEGURIDAD PÚBLICA Y TRÁNSITO) y su Capítulo V (DE LA VIALIDAD) y el Capítulo VI (DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL). Sumado a lo anterior, la citada vía pública, Avenida Hacienda Santa Clara, se encuentra trazada bajo un Derecho de Vía al soportar una línea de alta tensión de la Compañía Federal de Electricidad, el invadir un derecho de vía pone en riesgo la seguridad de los habitantes y la adecuada operación del tendido eléctrico en nuestro municipio, lo anterior tiene fundamento legal en la Norma Oficial Mexicana NOM-001-Sede-2005, Instalaciones Eléctricas, Apartado núm. 1 Objetivo y campo de aplicación. Publicada en el Diario oficial de la Federación el 13 de Marzo de 2006. En la Ley del Servicio Público de la Energía Eléctrica, Capítulo IV, De las obras e instalaciones, Artículos 20, 21, 22, 23 y 24. En la Comisión Federal de Electricidad, Norma de Referencia NRF-014-CFE-2004, Derechos de Vía. El Estado Mexicano a través de sus Autoridades Constitucionales son los únicos patentados para prestar servicios públicos como SEGURIDAD y LEGITIMAR EL LIBRE TRÁNSITO EN VÍAS PÚBLICAS. El perjuicio y usurpación de funciones referidas afecta a la Hacienda Pública Municipal con el agravante de quienes están en posesión de la vía pública, están obteniendo un beneficio económico y afectando derechos fundamentales de terceros.

CODHEM, quien con base en el seguimiento del caso, deberá o no, emitir recomendación pertinente a las autoridades correspondientes. (Ver ANEXO 7).

El resultado del análisis del tejido urbano analizado en párrafos anteriores, dejan serias dudas sobre el Estado de derecho en la zona de estudio, pues se recalca la evidencia de que se incumplen los cuatro elementos necesarios y esenciales para considerarlo como tal. Si bien, en el ejercicio ciudadano, la defensa de los derechos debería ser una práctica cotidiana en la vida democrática nacional, el caso es excepcional, y aún queda mucho camino por recorrer en este tránsito hacia un Estado garante de los derechos fundamentales. De lo contrario, las consecuencias se seguirán viendo reflejadas en la pérdida de gobernabilidad y gobernanza al imponer imaginarios de vida colectiva que no son apegados a la legalidad ni al Estado de derecho.

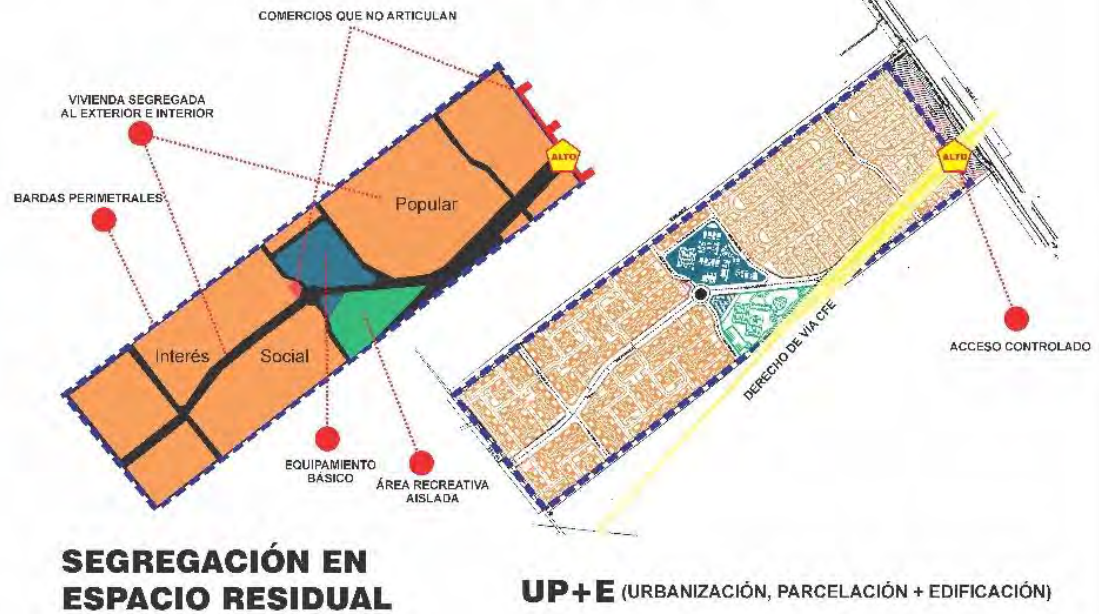
El crecimiento disperso en la estructura física de la Zona Industrial de Lerma es evidente, pero también es innegable que la dispersión abarca otros ámbitos como el jurídico. En la modalidad de los conjuntos urbanos el acceso a “la ciudad” no es equitativo, el derecho colectivo se diluye entre la inequidad y la ausencia del interés social. En el caso analizado aún existen derechos que no son efectivos en la cotidianidad, los tejidos denominados conjuntos urbanos generan forma pero no articulan, lo que el morfólogo Curzio de la Concha ha denominado como *vacío residual*. (Ver FIGURA 54). Dichos fragmentos urbanos pueden ser derivados de un sobrante, o bien el resultado de una transformación. Así, el territorio donde se asientan los conjuntos urbanos de vivienda son “residuales” al proyecto de consolidar el polígono industrial. Y también son resultado de la transformación de franjas periféricas en zonas urbanizables pero sin la cualidad de “hacer ciudad”. En cuanto a su funcionamiento, a pesar de que los conjuntos cuentan con edificios para equipamiento urbano y comercial, los diseñadores desaprovecharon la oportunidad de que estos espacios se integren y articulen como un centro cívico, que favorezca la centralidad (interacción) entre sus habitantes del propio conjunto y de toda la comunidad lermense. En el criterio de parcelación (lotificación), prevalece la mejor forma de vender las viviendas, haciendo de los temores del ciudadano, la inseguridad y el miedo hacia “el otro”, sus mejores herramientas de venta. A decir de Jorge Tello Peón, “no hay islas de seguridad en medio de mares de inseguridad”, las rejas y los muros solo sirven para aislar y pauperizar ciudadanos, ciudades y países. De la misma manera, las

áreas recreativas (jardín vecinal y canchas deportivas) se insertan en otro espacio residual, como lo es el derecho de vía sobre la Avenida Hacienda Santa Clara, dejando de lado la posibilidad de que estas áreas de disfrute común pudiesen servir de nodo entre otros conjuntos, entre las viviendas y la comunidad lermense. En su lugar, lo que se observa son espacios de conflicto, donde se anteponen intereses contrapuestos entre gobernantes y gobernados, manifestándose en zonas de exclusiones físicas sobre el territorio, como lo son bardas, rejas, plumas y accesos controlados; que se complementan con exclusiones espaciales, relegando la centralidad representada por la interacción social, económica, cultural, política, sicológica. El planteamiento básico de los planes de desarrollo urbano de subordinarse al desarrollo económico no ha dado los resultados esperados, por lo que sería tiempo de cambiar las estrategias implementadas para contar no solo con muchas leyes y tejidos urbanizados, sino con verdaderas ciudades dentro de espacios de convivencia dentro de un Estado de derecho.

CONJUNTO URBANO COMO VACÍO RESIDUAL DE LA CIUDAD



ANUNCIO PUBLICITARIO



SEGREGACIÓN EN ESPACIO RESIDUAL

UP+E (URBANIZACIÓN, PARCELACIÓN + EDIFICACIÓN)

FIGURA 47. El tejido denominado “conjunto urbano” se manifiesta como un vacío residual de la ciudad, donde la autoexclusión y segregación de la vida social es el común. Incluso en el interior del conjunto se excluyen áreas socio-espaciales de acuerdo a la capacidad de crédito, previa investigación de solvencia económica e historial crediticio del trabajador(a), diferenciadas entre viviendas de “interés social” y “popular”. Las áreas recreativas, es decir, el jardín vecinal y las canchas deportivas, que conforman partes fundamentales para la convivencia y la interacción social, se ubican en zonas no susceptibles de venta, en fragmentos urbanos públicos residuales.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Todo plan está determinado por una intención, un proyecto para lograr *algo*, con objetivos determinados y estrategias para “asegurar” su cumplimiento. Un modelo sistemático previo a la acción para dirigirla y encauzarla. En el caso de la ciudad de Lerma, desde su fundación en 1611 hasta mediados del siglo XIX, no hizo falta un plan de crecimiento de la ciudad, pues sus limitantes físicas y espaciales la restringieron durante más de doscientos años como lugar de paso entre las centralidades de la Ciudad de México y Toluca. Al igual que otros asentamientos virreinales, física y espacialmente nació como una ciudad segregada donde la diferenciación estaba dada socio-espacialmente entre españoles e indígenas. Posteriormente se identifica a la Ley Lerdo (1856) como el primer gran actante que detonó la actividad económica entre haciendas y ranchos de la región, seguido por el tendido férreo que complementó la cadena productiva entre la ciudad de México, Toluca y “Tierradentro” (Michoacán y Guadalajara). Este trayecto matriz configuró nuevos nodos de centralidad que marcaron los procesos de crecimiento demográfico de la región. Se confirma de esta manera, un patrón de expansión territorial definido por rutas y caminos, ligados a zonas de atracción como centros de producción económica. Se comprueba así que, a la estructura física (calles, lotes y edificaciones) de esta primera etapa en el crecimiento urbano de Lerma, le antecedió un crecimiento de la estructura espacial a través de sus procesos económicos y sociales.

La dinámica liberal de finales del siglo XIX había apostado por la subdivisión de la tierra y la creación de nuevos propietarios. El axioma de “*crecer para luego distribuir*”⁷¹ se aplicó en esta primera etapa reconfigurativa de la región. Se tenían claros los objetivos del plan y las estrategias para conseguirlos. Los recursos estaban asegurados con la inversión foránea promovida por los gobiernos liberales desde Juárez hasta Díaz para la construcción de la infraestructura (principalmente líneas de ferrocarril) que articularía estas centralidades, mientras la desamortización de los bienes del clero y manos muertas probó su eficacia en el marco legal para su reproducción. Los centros de población como Lerma y San Mateo Atenco experimentaron una primera etapa de urbanización marginal

⁷¹ De acuerdo a la teoría clásica y la tesis central de Adam Smith en su obra “La riqueza de las naciones” (1776), de que el bienestar social está basado en el crecimiento económico.

(P+E). Este modelo lineal de crecimiento pronto agotó la superficie explotable para la actividad económica, agricultura y ganadería dentro de la zona de estudio, por lo que iniciativas de desecación de las lagunas de Lerma se comenzaron a registrar desde esta época. Esta expansión entró en conflicto con las propiedades comunales de los pueblos originarios quienes fueron desplazados en nombre del orden y el progreso, mientras la naciente industrialización fue solventada en detrimento de los recursos naturales e inaceptables condiciones laborales para los trabajadores en la configuración socio-espacial de las zonas urbanas y rurales.

En el crecimiento disperso como modelo de la ciudad neoliberal, se constatan las centralidades potenciales que quedaron fijadas como caminos y tendidos férreos. Sin embargo, la planificación del crecimiento económico se dio separada de la evolución social y preservación ambiental. Las razones son intrínsecas a la aplicación del orden capitalista que pondera la acumulación de capital como objetivo primordial en la obtención de beneficios. El estallido social producto de la ingobernabilidad paralizó el eslabón productivo industrial y de las haciendas. Se constata lo que Whitehand define como ciclos de producción basados en lapsos económicos de auge-recesión. Sin embargo, las grandes centralidades consolidadas (Ciudad de México y Toluca) permanecieron invariables.

En el inicio de un nuevo ciclo de producción posrevolucionario, Lerma retomó su posicionamiento estratégico para brindar seguridad y reabastecimiento en el trayecto matriz México-Toluca. De nueva cuenta, el motor económico de la industria pertenecía a empresas extranjeras en inversiones promovidas por el Estado y una vez más, el axioma *“crecer para después distribuir”* se aplicó desde la política económica nacional a través de la llamada primera generación de la planificación en México con la Ley Nacional de Planeación y los Planes Sexenales. Nuevamente la dinámica económica fue más rápida que las dinámicas sociales y culturales. El asiento físico-espacial del motor industrial se ubicó en la franja denominada Zona Industrial de Lerma, que brindaba un nodo preestablecido en la cadena productiva descrita anteriormente. De manera natural, con la oferta de empleo se incrementó el flujo demográfico y las necesidades de infraestructura y de servicios básicos que las políticas económicas y de planificación no fueron capaces de ordenar y regular. Como ya se ha analizado y contrastado, las

centralidades se fueron expandiendo a partir de los centros de población consolidados (cabeceras municipales) de una manera espontánea, provistas de urbanización precaria para solventar el intercambio en sus formas más básicas, sin un orden claro y definido que proporcionara la capacidad de articular eficazmente estas centralidades. La urbanización periférica precaria se autogestionó por los mismos habitantes que continuaron el trazo primigenio que les antecedió. El resultado morfológico fue una urbanización, parcelación y edificación (U+P+E) precarias y en lento proceso de consolidación, sin la previsión de un equipamiento de modo de vida urbano, sin “hacer ciudad”.

La reciente planeación institucionalizada se convirtió muy pronto en una manera de conducir el proceso de crecimiento y desarrollo pero con criterio político, con una visión limitada pero efectiva de un Plan conductor que legitimaba la acción del gobierno con la sociedad. Con las facilidades para el desarrollo del corredor industrial Toluca-Lerma se atrajeron inversiones, se desconcentraron amplias zonas de la ciudad de México y se logró crecer en materia económica. El éxito relativo de la planificación industrial en el eje Toluca-Lerma se expresaba en el aspecto físico, funcional, geográfico, como la materialización de los ideales de la primera generación de planificadores en México, sin embargo no se pudieron consolidar centralidades, ni se pudo concretar la solvencia de necesidades de vivienda, equipamiento e infraestructura emergentes de las dinámicas demográficas que trajo consigo la industrialización en la región. La dinámica económica completó otro ciclo al entrar en recesión durante la década de los 70, su rescate se volvió prioritario dejando para más tarde el ordenamiento y regulación de los aspectos urbano-regionales. En otras palabras, la planeación institucional subordinó el desarrollo urbano al desarrollo económico, con lo que quedó imposibilitado el crecer y distribuir físicamente el equipamiento y la infraestructura, pero además integrar económica y socialmente el desarrollo regional.

La aplicación de la planificación en esta etapa osciló entre cierta eficacia y la argucia del discurso del agotado Estado benefactor. Se evidencia así que, fueron las centralidades dinámicas, definidas por el eje industrial Toluca-Lerma, quienes dieron origen a nuevas áreas morfológicas en la zona de estudio y no el seguimiento de un Plan para “crecer y distribuir”. La realidad empírica dispuso dos tipos de urbanizaciones, el primer tejido

ligado a las grandes inversiones realizadas en la infraestructura industrial (U+P+E) y el otro, autoproducido por los habitantes originarios y de atracción (P+E) con carencias en la urbanización, equipamiento y servicios básicos. Un tercer proyecto de ciudad fue implementado en el casco de la ciudad primigenia de Lerma como ya se caracterizó, pero sin réplica ni influencia en la zona de estudio, donde la materialización de los principios ordenadores de esta segunda generación de planificación en México se dio mediante centralidades expresadas en la trama de caminos, calles y avenidas (en su mayoría sin pavimentar) que crecieron insularmente en forma de racimos, dispersas entre diversas áreas morfológicas, pero sin la intención ni capacidad de articular el tránsito de personas y mercancías.

Fue a partir de los 80, que la construcción y dinamismo industrial del corredor y parque industrial Lerma detonó el crecimiento hacia el Norte de la zona de estudio, originando ínsulas urbanizadas a través de los parques industriales (UP+E) dentro de un paisaje agrícola (Up+P+E) cuyo trayecto matriz y eje dinámico de centralidad fue el Camino de las Partidas. De esta manera se evidencia que este trayecto entre los tejidos, de paso y secundario, se comenzó a consolidar como una nueva centralidad en un proceso lento pero constante hasta la actualidad. Los principales argumentos que se encontraron para que Lerma no siguiera un crecimiento monocéntrico fueron que el costo del metro cuadrado de la tierra era hasta 200 veces más barato al Norte del corredor industrial, donde se ubicaban terrenos ejidales y agropecuarios sin urbanizar, siendo el Camino de las Partidas el trayecto que conectaría estas centralidades, por otra parte hacia el Sur del casco primigenio se ubicó el libramiento de la carretera México-Toluca, que sirvió como franja cinturón para contener la expansión, y hacia el Norte de dicho casco, los terrenos cenagosos lograron evitar, de momento, los asentamientos humanos.

Resulta significativo tomar en cuenta que, la nueva generación de planificación en México a través del Plan Nacional de Desarrollo de 1983, promovía políticas propias de un Estado conservador, orientadas a ordenar y controlar, más cercanas a un gobierno centralizado que a un régimen abierto al comercio mundial y dirigido por las fuerzas del mercado. De esta manera, la visión redistributiva del bienestar social que proponía el Plan se vio anulada por la premisa de primero cumplir con los acreedores internacionales, después estabilizar, crecer y finalmente distribuir como lo anteponía la estrategia económica.

Sumado a lo anterior, el plan de usos del suelo de Lerma asignados en 1993 no solo incentivó la dispersión de los asentamientos humanos sino que desestimó reintegrar y conservar áreas lacustres que ya habían sido diezmadas en un 90% durante el siglo XX, en un principio desecadas para extender las zonas agropecuarias y posteriormente por la sobreexplotación de los mantos acuíferos para su aprovechamiento industrial y su conducción hacia la ciudad de México. El crecimiento urbano desbordado fue de la mano con la retirada del Estado de la economía, colocando a la zona de estudio como un punto nodal de comercio internacional consolidado por grandes inversiones como la Ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca en 2008, aunado a la modernización y ampliación de la infraestructura vial para llegar a la terminal aérea, sumado a siete conjuntos de vivienda. El crecimiento del suelo urbano fue muy disperso y evidente, en tan solo veinte años la población de la zona metropolitana de Toluca se duplicó 2.3 veces mientras que la expansión territorial aumentó 26 veces su tamaño.

Se puede reflexionar que la manera en que la producción del suelo urbano en Lerma se ha producido no ha favorecido a elevar la calidad socio-espacial, en cambio ha sido una actividad económica redituable como mercancías inmobiliarias. Los instrumentos normativos están presentes pero no se ejercen sin la voluntad política ni la capacidad de intervención económica y social por parte de la autoridad competente. Los valores del suelo se revitalizan por las grandes inversiones y la mejora de su ubicación urbana. En la zona de estudio estas megainversiones fluyen a través de la construcción de infraestructura vial, industrial, vivienda y carretera pero sin la visión ni capacidad integradora de *“hacer ciudad”*, desatendiendo con esto la estructura espacial de amplios tejidos urbanos. El beneficio social nuevamente se subordina al beneficio económico, el cual no logra permear para impulsar el desarrollo local y regional, se logra crecer pero sin distribuir el beneficio colectivo. Y es el cambio estructural de una economía abierta y desregulada por el Estado, la que provee del sustento jurídico necesario para la privatización y la austeridad presupuestal en la inversión de infraestructura, equipamiento y servicios. A través del Plan existe la capacidad jurídica para ordenar y regular las zonas urbanizables, lo que no existe es la capacidad para compaginar la normatividad con las fuerzas del interés económico. Entonces es perfectamente válido y razonable buscar otras formas de hacer posible el desarrollo físico y espacial de la ciudad a riesgo de seguir

en esta dinámica de anarquía, desigualdad y pobreza urbana. De manera más reciente, en la zona de estudio, se desarrollaron siete conjuntos urbanos de vivienda de interés social y popular. Esta modalidad de tejido urbano (UP+E) llamado “conjunto urbano”, estructura y ordena sectores de población fuera de las centralidades consolidadas, esto corresponde a una primera exclusión, pues los desarrolladores inmobiliarios necesitan de grandes extensiones de suelo para que la inversión reditúe al máximo. La segunda exclusión de la centralidad corresponde a una autosegregación, definida como un consentimiento fabricado donde los desarrolladores hacen de las principales aspiraciones del trabajador (vivienda, seguridad y patrimonio) artículos falaces en venta. Una tercera escala de exclusión se da al interior de estos conjuntos donde la segregación se da con base en la capacidad de adquirir un crédito hipotecario. Resulta contundente cómo el intercambio social significativo es excluido sistemáticamente por la aplicación de un Plan, aislado en lo económico, que ha probado su ineficacia una y otra vez.

En la correlación entre crecimiento disperso y Estado de derecho en la Zona Industrial Lerma, se encontraron respuestas a las transformaciones en la cotidianidad ciudadana ante el desdibujamiento del Estado rector y su reestructura. Ante la omisión o comisión de la autoridad, el ciudadano responde. En este sentido, los derechos del hombre y el ciudadano, con distintos grados de avance y consolidación, han sido un horizonte por el cual aún estamos transitando. Al no contar con alternativas económicas al modelo de crecimiento de la ciudad neoliberal, el ciudadano las improvisa de la manera más cercana a su pragmatidad y sentido de apremio, aunque con ello invada funciones intransferibles de seguridad pública y jurídica, como ya se ha evidenciado en los apartados correspondientes. El debilitamiento en el gradiente de la gobernabilidad y gobernanza trae consigo este tipo de prácticas sociopatológicas que abonan a la segregación socio-espacial, a la anulación del Estado de derecho y aleja de la capacidad para proponer centralidades y “*hacer ciudad*”. El tejido denominado *conjunto urbano* forma parte de la pobreza urbana relativa al sumar a manifestaciones de inequidad, acceso y distribución de servicios en la metrópoli. Una de las obligaciones elementales del Estado es la de garantizar el interés público, así como la ordenación y regulación del territorio plasmada en el Art. 27 Constitucional. Esta premisa, intransferible, imprescriptible e inalienable no está siendo posible, por lo que sería congruente cambiar las estrategias a riesgo de continuar perdiendo eficacia para instrumentar y aplicar las decisiones tomadas en

materia de planificación y desarrollo urbano. Resulta significativo que el mayor porcentaje de población en situación de pobreza se ubique en metrópolis altamente urbanizadas y distinguidas por una importante actividad industrial y manufacturera ubicadas de manera dispersa.

El proponer en el Plan un “corredor urbano de servicios” como se establece en la vialidad denominada Av. De Las Partidas, no garantiza la conformación de una centralidad ni las estrategias para articular dicho corredor con los tejidos que atraviesa. En el apartado correspondiente se evidencia que la centralidad se conforma con base en la cotidianidad de los propios actores, a manera de nodos segregados a lo largo del camino, en el espacio donde los resabios de una planificación funcionalista establecen la ocupación de *circular*, así sin más. De esta manera, el control y la regulación de estos nodos de centralidad provienen de los mismos actores que apropián y organizan el espacio urbano ante la debilidad institucional, es ahí donde se da la interacción humana a través de sus encuentros y conflicto (centralidad) y no dentro de los tejidos planificados desde la institucionalidad donde el habitante segregado o autosegregado se ve imposibilitado para ejercer su ciudadanía. Se comprueba que a menor gobernabilidad y/o gobernanza menor democracia en tanto la relación entre gobierno-ciudadano, mandatario-mandante, se deteriora o mejora.

Finalmente, se pone a discusión algunos imaginarios de vida colectiva en el tejido urbano de los “conjuntos urbanos”. Se ha detallado la manera en que esta identidad emergente se indujo desde la institucionalidad a través de la figura del *propietario*, la cual ha sido reestructurada a la figura del *consumidor*, caracterizada por el acceso a un crédito para vivienda donde el estatus actúa como objeto de deseo y distinción social. El antecedente de este estilo de vida remite a los conjuntos de vivienda popular (multifamiliar y supemanzana) que se mostraban como unidades ordenadoras y generadoras de ciudad provenientes de la industrialización de la vivienda en México. En el contexto de estudio, la vivienda en los “conjuntos urbanos” atiende a satisfacer la mayor rentabilidad posible de los desarrolladores por una parte, y al apremio pretencioso de sumarse a quienes pueden “*comprar una casa*” por parte del trabajador. La desconexión entre *centralidad*, *producción del suelo urbano* y *estado de derecho* se hace otra vez palpable. Si bien el tema principal es la producción del suelo urbano, son las identidades construidas, las que

fabrican el consentimiento para que los habitantes accedan a este estilo de vida impuesto desde la institucionalidad.

Con base en lo anterior se pueden plantear algunas alternativas viables derivadas de la manera en que han sido resueltos y des-conectados los grandes aspectos (centralidad, producción del suelo urbano y estado de derecho) analizados en este trabajo y que afectan directamente la conformación de los tejidos urbanos.

Podemos partir de la importancia en la claridad que se tenga para obtener lo que queremos del Plan y qué se tiene que hacer para conseguirlo. El uso (implementación) de un plan de desarrollo (urbano y regional) se asocia con un cambio (positivo) en la situación contextual (desorden y desequilibrio). Se asocia con crecimiento, distribución de la riqueza y bienestar. Aún, cuando el conjunto de evidencia cotidiana indique que no ha sido predecible. En este sentido, ya se ha constatado que el Plan, en sus distintas generaciones, ha funcionado para determinados objetivos como lo han sido la legitimación política del Estado o afrontar situaciones de crisis económicas para orientar las inversiones productivas. Las principales debilidades identificadas en los distintos capitulados se ven encauzadas en la desvinculación entre los grandes aspectos referentes a la *centralidad, producción del suelo urbano y estado de derecho*, en el crecimiento, ordenación y control de los tejidos urbanos. Independientemente de la reestructuración del modelo económico hacia una liberalización de la economía y los mercados, nuestra Constitución es clara en pronunciar que el Estado debe mantener la rectoría del ordenamiento y control de los asentamientos humanos. Bajo la premisa de saber lo que se quiere, se puede planificar. Es la planeación separada, concebida y bajo la aplicación de una concepción reduccionista, dogmática como el modelo neoliberal, la que no ha permitido comprender toda la realidad de las relaciones entre los elementos. (Ver FIGURA 48).

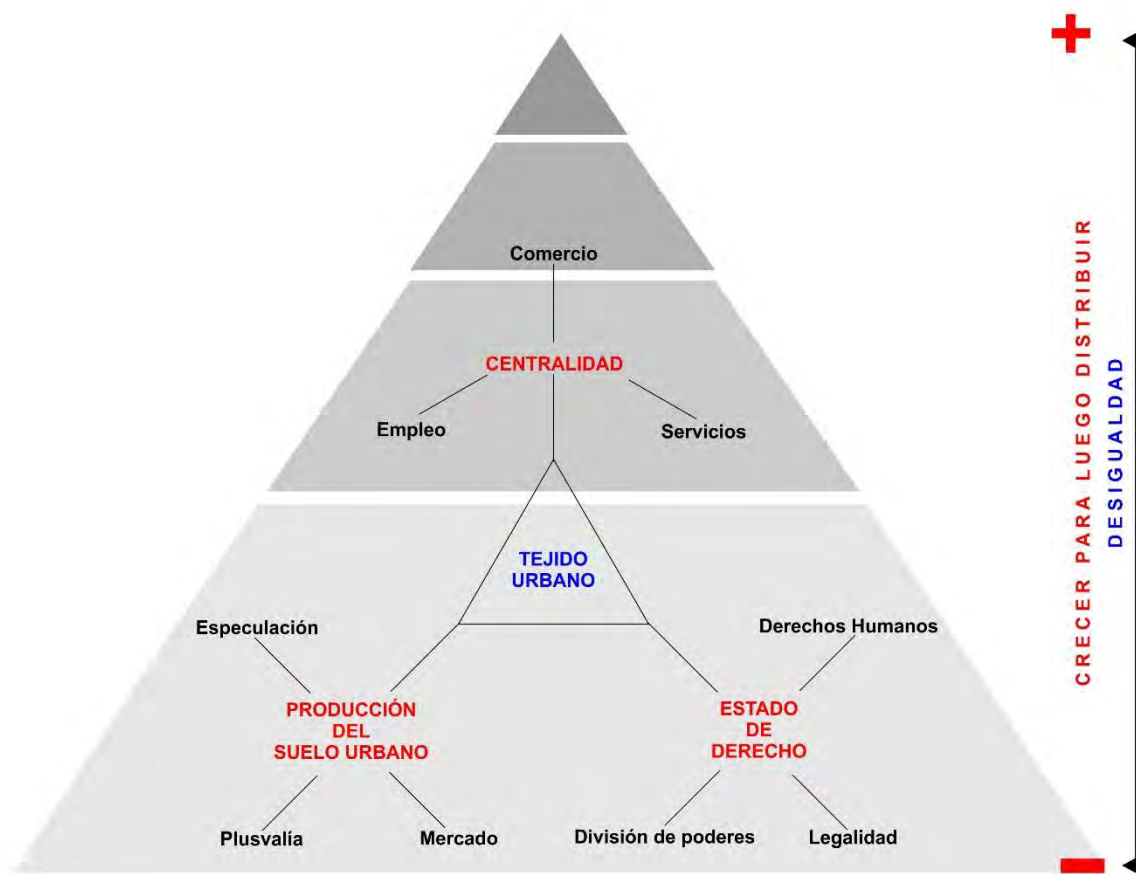


FIGURA 48. La aplicación del axioma neoliberal: “primero crecer para después distribuir”, resulta una visión limitada, una idea pseudocientífica que no alcanza para explicar y proponer alternativas al crecimiento desbordado en el área de estudio. En la pirámide de la riqueza el crecimiento se desliga del desarrollo equitativo. Pensar en sistemas y subsistemas. La visión de una planeación integrada y bajo una concepción holística que tome en cuenta sus componentes y su relación entre ellos, sirve para comprender información nueva. El pensamiento sistémico ayuda a describir, comprender y tomar decisiones. Fuente: Elaboración propia con base en los grandes aspectos (centralidad, producción del suelo urbano y estado de derecho) analizados en este trabajo y que afectan directamente la conformación de los tejidos urbanos.

Los tres grandes aspectos o variables. Antes que a la estructura física de una ciudad, le antecede una estructura físico-espacial en forma de camino. Un trazo de vida donde se comparte el intercambio y la interacción social, es decir, una *centralidad*. Centralidad → Tejido (Caniggia/Terrazas). La *centralidad* es un elemento esencial en el tejido urbano. Sin centralidad no tiene razón de ser el tejido urbano. La lógica de los desarrolladores de los “conjuntos urbanos” es hacer primero el tejido y además excluyéndolo de la centralidad. El resultado es economicista logrando la asignación de muchos créditos

hipotecarios pero donde se excluye la centralidad de calidad. Fuera de estos conjuntos, el Plan cuenta con avenidas destinadas como “corredores urbanos de servicios” lo que tampoco garantiza el generar una centralidad que articule e integre a los tejidos circundantes.

La segunda variable es la *producción del suelo urbano*. El solo valor de la tierra resulta un incentivo como elemento estratégico para invertir. La producción de mercancías inmobiliarias es una actividad económica lucrativa por sí misma por lo que el suelo es visto, desrelacionado de las otras variables, como un insumo más, un producto o inversión redituable determinado por la plusvalía. La retención especulativa anula la eficacia de la regulación del Estado. Sin una estrategia que coincida con el poder económico no es posible brindar estabilidad ni certidumbre al Plan, su manifestación en la zona de estudio es que el libre mercado promueve la expansión ilimitada del entramado urbano y por tanto genera dispersión al ocupar el espacio con base en el precio del suelo.

Finalmente el tercer gran aspecto se refiere al *Estado de derecho*. La planeación institucional asume y presupone que vivimos en un Estado de derecho, (en apartados anteriores ya se han caracterizado sus elementos esenciales), lo cual es favorable porque marca un camino a seguir, sin embargo, no se puede perder de vista que aún se transita hacia esa condición. Entonces, sería válida la adaptación de la norma a ese camino, a ese tránsito más apegado a las distintas realidades. Una regulación rígida en materia de desarrollo urbano aleja de las predicciones ya que no toma en cuenta sus interacciones relevantes.

Ahora bien, si aceptamos que las interacciones entre estos grandes aspectos son relevantes y difíciles de separar (Ver FIGURA 49), no es posible explicar y predecir su comportamiento con un solo Plan como paradigma del pensamiento único, como modelo de exclusión. En su lugar, sería más adecuado para lograr los fines del Plan, tomar en cuenta la contextualización⁷² en su aplicación, porque al tratar de aplicarlo de manera

⁷² Ubicar nuestro Plan en el espacio y tiempo. En sus espacios geográfico, culturales, elementos histórico, religiosos, psicológicos, ideológicos, etcétera. Tomar en cuenta estas particularidades en cada subsistema: centralidad, producción del suelo urbano, Estado de derecho.

genérica se excluye del modelo a todo aquel/aquello que no se incluya en el Plan, como los procesos de segregación, especulativos y de exclusión que ya se han caracterizado.

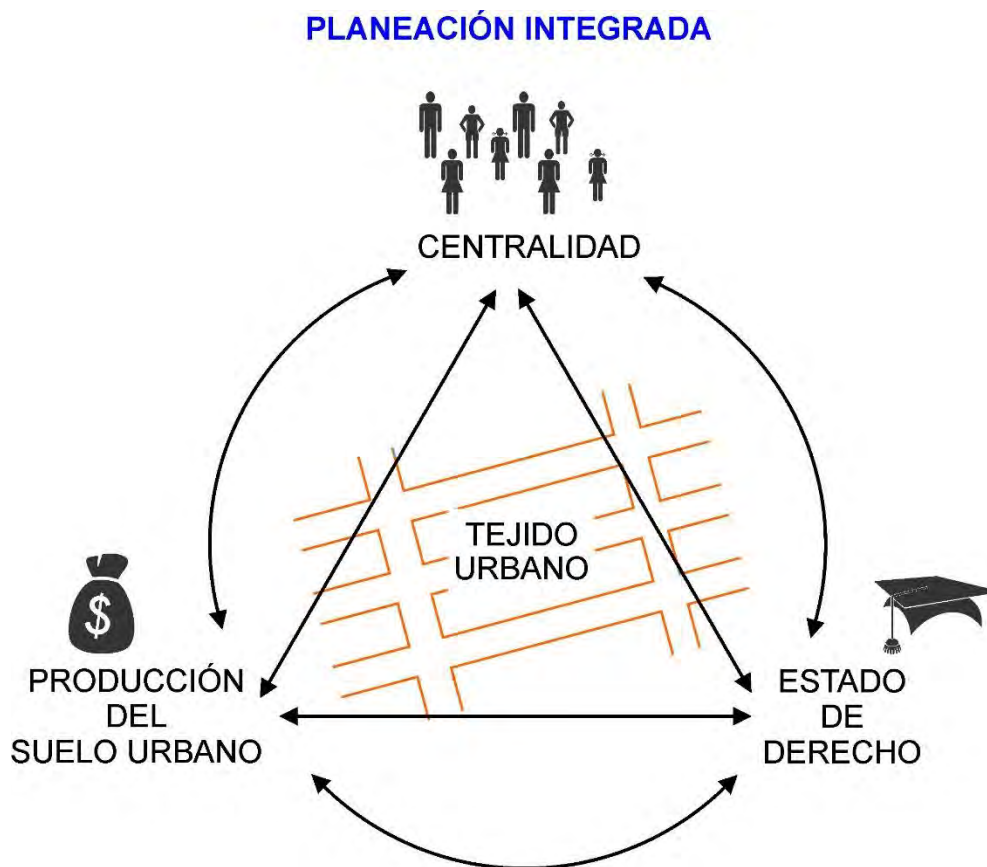


FIGURA 49. Visión sistémica y grandes variables del tejido urbano. La forma urbana vista como la suma del todo, es decir, sus componentes y su relación entre ellos. El sistema “Tejido Urbano” es un grupo de elementos interactuando. La complejidad limita la predicción para lo cual se complementa con el desarrollo adaptativo como estrategia. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se verá un ejemplo en la aplicación del pensamiento sistémico en el área de estudio. (FIGURAS 50, 51 y 52). Se tomarán en cuenta las interacciones relevantes que generan información nueva y por lo tanto imposible de predecir. Se implementará una estrategia adaptativa ante lo imprevisto.



+

CRECER PARA LUEGO DISTRIBUIR
DESIGUALDAD

+

TEJIDOS INCONEXOS

FIGURA 50. Vista satelital del área de estudio. Fuente: Elaboración propia con base en fotografía de Google Maps.

En la FIGURA 50 se observa la estructura física del área de estudio. Son visibles las distintas áreas morfológicas producto de la combinación y relación de sus elementos U (urbanización), P (parcelación) y E (edificación). La planificación formal no pudo predecir, ni ordenar y regular el área, propuesta como un gran polígono de actividad industrial. En su lugar, diversos usos y tejidos se entremezclan, inconexos entre sí. Como ya se caracterizó en apartados anteriores, el Plan propuso, recientemente, a la Av. De Las Partidas como un “corredor de servicios urbanos”, pero sin la capacidad de integrar y articular los diversos tejidos. El Plan tampoco fue capaz de predecir la información nueva generada de las interacciones relevantes entre los elementos: *centralidad, producción del*

suelo urbano y estado de derecho.⁷³ Lo que sí se evidencia son inversiones económicas a través de los elementos UPE, y por la relación de saturación construida, se deduce que las inversiones fueron cuantiosas, pues los predios sin edificar son los menos. Sin ser el tema de estudio, se deducen también deficiencias en el suelo permeable y arborización. La premisa reduccionista de “*crecer para luego distribuir*” se manifiesta en desigualdad, dispersión y tejidos inconexos.



FIGURA 58. La estructura vial unifilar analizada en apartados anteriores es característica. Fuente: Elaboración propia con base en fotografía de Google Maps.

Tanto los conjuntos urbanos de vivienda como los industriales se conectan a través de una única vialidad que es Av. De Las Partidas. Los conjuntos son urbanizaciones

⁷³ Por ejemplo, el Plan no podría predecir la plusvalía que generaría la Ampliación del Aeropuerto Internacional de Toluca en la zona de estudio y con esto, la llegada de inversiones que a su vez se traducirían en fuentes de empleo, migración y presión por parte de las inmobiliarias para cambiar el uso de suelo de agrícola, industrial a uso habitacional.

(arborizaciones pavimentadas) cerradas con bardas perimetrales con un único punto de acceso-salida a la Av. De Las Partidas. Grandes áreas han quedado sin pavimentación ni articulación planificada. Los sistemas que no se adaptan tienden a colapsarse. La citada avenida recibe el afluente proveniente de un aproximado de seis mil viviendas, más el tránsito pesado de los parques industriales y el transporte público. Al interior del área de estudio la plusvalía se capitaliza en los predios colindantes a la misma Av. De Las Partidas y al exterior, al margen del Paseo Toluca y Blvd. Miguel Alemán. Dentro de los conjuntos se presentan sociopatologías ya caracterizadas que anulan la seguridad pública y jurídica de sus habitantes.

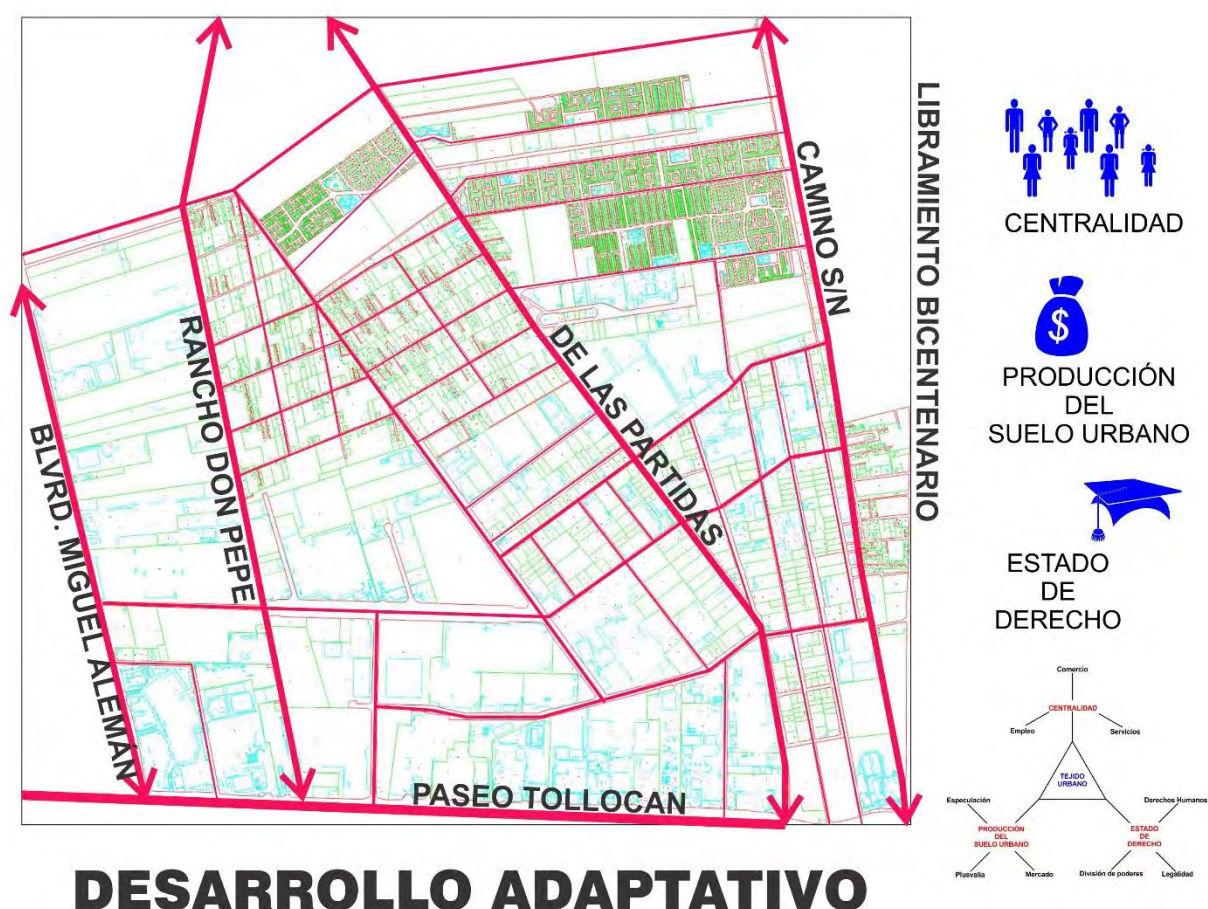


FIGURA 59. Desarrollo adaptativo como estrategia que coincide con el crecimiento económico, propicia centralidades y certeza jurídica. Fuente: Elaboración propia con base en archivo CAD.

La estrategia de desarrollo adaptativo propone un modelo basado en *distribuir* para luego lograr un *crecimiento* económico y garantizar *seguridad jurídica* en la zona de estudio. En primer lugar se propone considerar los trayectos matrices Norte-Sur como ejes

articuladores que diversifiquen las opciones de tránsito y amplíen las centralidades. En este mismo sentido, una red interna integrará estos trayectos matrices articulando y distribuyendo las centralidades transversalmente (trayectos de implantación). De la misma manera, los usos del suelo deberán ser reconsiderados para promover una mezcla equilibrada entre vivienda, equipamiento y servicios. Con esta *urbanización básica pero eficaz*, la actividad inmobiliaria se vería beneficiada al distribuir las plusvalías por toda la red y no solo en una vialidad. Mientras que la apertura de los conjuntos cerrados, al menos por sus extremos, resulta fundamental para tratar de integrarlos a las centralidades y garantizar que las obligaciones elementales como la seguridad pública y seguridad jurídica sean proporcionadas por las autoridades correspondientes. En el corto plazo no se observa una posible integración social, cultural y ambiental en la zona de estudio. El Plan vigente pondera acciones como *ordenar, regular y controlar*. Una apertura en esta visión sería favorable al ampliar las estrategias encaminadas a *adaptar, orientar, gestionar, transformar, reintegrar, rehabilitar*. El principal reto en este sentido sería gestionar estas integraciones con intervenciones muy puntuales, en cierto modo, quirúrgicas, donde los actores participantes (habitantes, autoridades, desarrolladores, industriales, comerciantes) resulten comprometidos y beneficiados.

Este primer modelo adaptativo se ofrece como alternativa al crecimiento disperso en la zona de estudio en Lerma, sin embargo, dado el carácter genérico de los aspectos relevantes en cualquier conglomerado urbano (centralidad, producción del suelo urbano y Estado de derecho), podría ser replicable en otras zonas con deficiencias en su integración al modo de vida urbano. La estrategia adaptativa resulta viable para todo plan cuyos objetivos estén orientados a ordenar e integrar el tejido urbano al contemplar y vincular estas tres variables. Aunque la medición de sus efectos y limitaciones no es posible hacerla en este punto, sí se podría proponer como complemento experimental a los asentamientos urbanos de autogestión e institucionalmente, a los cabildos y cámaras de representación locales para su consideración. De la misma manera, es posible integrar el criterio a herramientas y técnicas de modelado para el diseño y análisis de la ciudad compleja, Space Syntax, vuelos de Lévy, sistemas L, entre otras herramientas de aplicación de patrones y gramáticas complejas. Quede entonces esta primera aproximación como punto de partida para futuras investigaciones.

BIBLIOGRAFÍA

Ascher, E. (1995). *Metápolis*. Paris: Ed. Odile Jacob.

Atlas Ecológico de la Cuenca Hidrográfica del Río Lerma, Tomo I Cartografía (1993). Comisión Coordinadora para la Recuperación Ecológica de la Cuenca del Río Lerma. Gobierno del Estado de México.

Atlas Ecológico de la Cuenca Hidrográfica del Río Lerma, Tomo II Historia –Javier Romero Quiroz- (1993). Comisión Coordinadora para la Recuperación Ecológica de la Cuenca del Río Lerma. Gobierno del Estado de México.

Atlas Ecológico de la Cuenca Hidrográfica del Río Lerma, Tomo V Industrial (1993). Comisión Coordinadora para la Recuperación Ecológica de la Cuenca del Río Lerma. Gobierno del Estado de México. Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Geografía.

Atlas Ecológico de la Cuenca Hidrográfica del Río Lerma, Tomo VII Urbano (2002). Comisión Coordinadora para la Recuperación Ecológica de la Cuenca del Río Lerma. Gobierno del Estado de México. Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.

Atlas Histórico de Estado de México (2013). Gobierno del Estado de México. Secretaría de Educación del Estado de México. FOEM.

Aymonino (1981). *El significado de las ciudades*. Madrid: Ed. Blume.

Borja, Jordi y Castells, Manuel (1998). *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. España: Taurus.

Bourdieu, Pierre (1979). *La distinción: Criterio y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus.

Camacho Pichardo, Gloria (2007). *Agua y liberalismo. El proyecto estatal de desecación de las lagunas del Alto Lerma, 1850-1075*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social: Archivo Histórico del Agua, (Biblioteca del agua).

Camou, Antonio (2001). *Gobernabilidad y Democracia*. Cuadernos de Divulgación de la Cultura Democrática. México: IFE.

Capel, Horacio (2002). *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona. Ediciones del Serbal.

Cardoso, Ciro F. –Coordinador-(1980). *México en el Siglo XIX, 1821-1910: Historia económica y de la estructura social*. México: Nueva Imagen.

Castoriadis, Cornelius. (2013). *La institución imaginaria de la sociedad*. Buenos Aires: Tusquets.

Chermayeff, Serge; Alexander, Christopher. (1973). *Comunidad y privacidad*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión. Colección Ensayos.

Conzen, MRG (1960). *Alnwick: a study in town plan analysis*. En Transactions, Insitute of British Geographers, pp 1-122.

De la Concha, Claudio Curzio (2008). Artículo: *El origen y las características de los fragmentos urbano-públicos residuales* en Cuadernos Geográficos, Vol. 42.

Díaz Orueta, Fernando (1997), *La ciudad en América Latina: entre la globalización y la crisis*, América Latina Hoy, No. 15, pp. 5-13.

D'Olwer Nicolau, Luis. *Las inversiones extranjeras*, Daniel Cossío Villegas, (Coordinador), *Historia Moderna de México. El Porfiriato, vida económica*. p. 1103.

- Duhau y Giglia (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. México: UAM-Azc/SXXI Editores.
- Esquivel, María T. (2008). "Conjuntos habitacionales, imaginarios de vida colectiva" en Iztapalapa. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. Nueva época, año 29, núms. 64-65, enero-diciembre de 2008, pp. 117 1 143.
- Espinosa, Elizabeth (2012). *La lectura de la imagen urbana*. México: UAM-Azcapotzalco.
- García Vázquez, C. (2004). *Ciudad hojaldre: Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona. GG.
- Garza, Gustavo (1986). *Planeación urbana en México en periodo de crisis (1983-1984)*. Estudios demográficos y urbanos, México: Colmex. Pp.73-96.
- Graizbord y Monteiro –Editores- (2008). *Megaciudades y cambio climático: Ciudades sostenibles en un mundo cambiante*. México: El Colegio de México.
- Huaman, Elías y Espinosa Elizabeth –Coordinadores- (2016). *Análisis y métodos urbano arquitectónicos. Textos de docencia*. México. UAM Azcapotzalco.
- Muratori, S (1959). *Studi per una operante storia urbana di Venezia. I: Quadro generale dalle origini agli sviluppi attuali*, in 'Palladio', n. 3-4. Roma. Istituto Poligrafico dello Stato.
- Infonavit 15 años*. (1988). México: Edición conmemorativa del INFONAVIT.
- Lira, Carlos (1990). *Para una historia de la arquitectura mexicana*. México: UAM/Tilde.
- León García, MC (2001). *El Camino México-Toluca. Proyecto del Ingeniero Militar Manuel Agustín Mascaró. Nueva España, 1791-1795*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.
- Negrete Salas, María Eugenia (2010): *Las metrópolis mexicanas: Conceptualización, gestión y agenda de políticas*. En: Garza Villarreal, Gustavo y Schteingart, Martha (coordinadores): *Los grandes problemas de México. Tomo II, Desarrollo Urbano y Regional, capítulo 4*, El Colegio de México (Colmex), México DF, pp. 173-212
- Tomas, F y López Rangel, R –Coordinadores- (1993). *La ciudad y su diseño: Seminario*. México: UAM-Azc/IFAL.
- Ortiz Struck, Arturo. (Septiembre 2014). *El espejismo de la vivienda mínima*. Nexos-Agenda, SV, 16.
- Rancière, Jacques. (2010). *El espectador emancipado*. Argentina: Manantial.
- Revueltas, Andrea (1993). *Las reformas del Estado en México: del Estado benefactor al Estado neoliberal*. Política y Cultura, núm. 3, invierno, pp. 215-229. Distrito Federal, México: UAM Xochimilco.
- Rivera Cambas, Manuel (1880). *México pintoresco, artístico y monumental: vistas, descripción, anécdotas y episodios de los lugares más notables de la capital y de los estados, aún de las poblaciones cortas, pero de importancia geográfica e histórica (1840-1917)*. Volumen 3. México: Imprenta de la Reforma.
- Sánchez, Gerardo (1999). *La Ciudad de México en el Periodo de las Regencias 1929 a 1997*. México: UAM/GDF.
- Sánchez, Gerardo. –Coordinador- (2003). *Planificación y Urbanismo Visionarios de Carlos Contreras. Escritos de 1925 a 1938*. México: UNAM/UAM/USLP.
- Sassen, S. (1999). *La Ciudad Global: Nueva York, Londres, Tokio*. Eudeba: Universidad de Buenos Aires.
- Segurajáuregui, Elena (1990). *Arquitectura porfirista: la colonia Juárez*. México: UAM/Tilde.

- Semo, Enrique (1978). *Historia mexicana: economía y lucha de clases*. México: Era.
- Solá-Morales I Rubio, Manuel (1972). *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona. Ed. UPC.
- Tamayo, Sergio; Wildner, Kathrin, -coordinadores- (2005). *Identidades Urbanas*. México: UAM. Cultura Universitaria N° 85. Serie Ensayo.
- Terrazas, Óscar (1996). *Las mercancías inmobiliarias*. México: UAM-Azc.
- Terrazas Revilla, Óscar (coordinador), (2010). *La ciudad que hoy es centro*. México: Conacyt/UAM-Azc.
- Terrazas, Óscar (2005). *Los caminos de la metrópoli, el caso del corredor Tlaxcala-Puebla*. México: UAM/CONACYT.
- Vernez, Anne (1997). Artículo: *The Changing Morphology of Suburban Neighborhoods*.
- Villoro, Luis (1996). *La mezquita azul*. México: UAM-Azc.
- Whitehand, JWR (2001). *British urban morphology: The Conzenian tradition*. UK: School of Geography and Environmental Sciences, University of Birmingham.
- Ziccardi, Alicia y Zapata, Eugene (2011). *Ciudad de México-Ciudad Global. Acciones locales, compromiso internacional* en La Ciudad: actor protagónico en un mundo global. México: UNAM.

PÁGINAS WEB

- Índice para una vida mejor (2016). Estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE. Consultado en www.oecdbetterlifeindex.org/es/countries/mexico-es/ consultado en junio 2016.
- México y el FMI: La Carta de Intención. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Banco de México. Consultada en <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/665/11/RCE10.pdf>
- Página web del Ayuntamiento de Lerma (2013-2015). <http://www.lerma.gob.mx/>
- Página web del Ayuntamiento de Toluca. <http://www.toluca.gob.mx/>
- Página web del Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia de la Lengua. <http://dle.rae.es/>
- Página web del Fideicomiso para el Desarrollo de Parques y Zonas Industriales en el Estado de México. Secretaría de Desarrollo Económico. <http://fidepar.edomex.gob.mx/>
- Página web del Registro Agrario Nacional. SEDATU. <http://www.ran.gob.mx/ran/dgaj/Normateca/Documentos/Circulares/Anteriores/Tierra/Regulacion/Asentamientos%20Humanos/Asentamientos%20humanos%20irregulares/Circular%20DJ-1.1.1.2.1.1-6.pdf>
- Página web ProMéxico. <http://www.promexico.gob.mx/comercio/mexico-y-sus-tratados-de-libre-comercio-con-otros-paises.html>.

OTRAS FUENTES

Archivo cartográfico y documental de la Oficina de Catastro del Ayuntamiento de Lerma.

Bando Municipal del Ayuntamiento de Lerma. Administraciones (2009-2012), (2013-2015), (2016-2018).

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>

Censo de Población y Vivienda (2010), Panorama sociodemográfico del Estado de México/Instituto, Nacional de Estadística y Geografía.--México: INEGI, c2011.

Código Penal del Estado de México.
<http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/cod/vig/codvig006.pdf>

Gutiérrez y Arcila (1998) e INEGI, Datos censales (1990,1990y2000), México, tomado de Orozco Hernández Estela y Sánchez Salazar, María Teresa, Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, ISSN 0188-4611, Núm.53, 2004, pp.163-184.

Hacer Ciudad (2013) –Documental de Guillermo Amato-. FONCA. México.

Ley General de Asentamientos Humanos 1976. Diario Oficial de la Federación. Publicada el 26 de mayo de 1976.

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2016. Diario Oficial de la Federación. Publicada el 28 de noviembre de 2016.

Libro (y Reglamento) V del Código Administrativo del Estado de México: Del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población.

Red vial ciudad de Toluca y Área Metropolitana, Guía Roji, Edición 2003.

Márquez Rábago, Sergio. El Estado de Derecho en México.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2990/13.pdf>

Metodología de Pronóstico. Sistema Estadístico Aeroportuario. Aeropuertos y Servicios Auxiliares. XII Edición, 1996.

Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Lerma 2003. Gaceta del Gobierno del Estado de México. Publicada el 7 de noviembre de 2003.

Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Lerma 2009-2012. Gaceta del Gobierno del Estado de México. Publicada el 19 de noviembre de 2010.

Plan Nacional de Desarrollo Urbano 1978. Diario Oficial de la Federación. Publicado el 12 de junio de 1978.

Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Diario Oficial de la Federación. Publicado el 31 de mayo de 1983. Segunda Sección.

Plan Parcial de Incorporación Territorial: Zona Sur de El Cerrillo Vista Hermosa, Toluca. 2009. Gaceta del Gobierno del Estado de México. Publicada el 23 de diciembre de 2009.

Plan Regional Toluca-Lerma-La Marquesa. Infonavit-Instituto Auris. 1971.

Pobreza Urbana y de las Zonas Metropolitanas en México (2014). Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, CONEVAL. México.

ANEXOS

Por Segurmento para el pueblo

 **H. Ayuntamiento de Lerna**
2009-2012

"2011, Año del Caudillo Vicente Guerrero"

 **Ayuntamiento**
LERMA
2009/2012
Un gobierno de la gente

DEPENDENCIA: PRESIDENCIA MUNICIPAL
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
FOLIO: DDU/417/2011

Lerna de Villada, Edo. México a 21 de octubre de 2011.

**PRESIDENTE DE LA ASOSACIÓN DE COLONOS DEL
FRACCIONAMIENTO SANTA CLARA EN LERMA MÉXICO A.C.**

P R E S E N T E:

Sirva la presente para enviarle un cordial y afectuoso saludo y al mismo tiempo solicitarle de la manera más atenta sean retirados los elementos que existen a la entrada del conjunto urbano como lo son: las rejas que sirven como puertas, pluma de control de acceso vehicular, trafitambo y caseta de vigilancia. No omito mencionarle que conforme al reglamento de construcción vigente en el municipio se considera como vía pública a todo inmueble del dominio público reconocido físicamente que por disposiciones de la ley, se destine al libre tránsito o bien que de hecho esté ya afectada por el uso público en forma real y actual, en cuya función sea la de servir de acceso a los predios colindantes, en toda vía pública existente en el municipio de Lerna, queda prohibido la colocación de topes, sin la debida autorización y las personas que sean sorprendidas colocando éstos, serán sancionados conforme a las infracciones que establezca el presente Reglamento, el Bando Municipal y demás disposiciones legales aplicables.

Sin más por el momento quedo a sus órdenes para cualquier duda o aclaración al respecto.

RECIBE ORIGINAL 25/10/11

ATENTAMENTE

ARQ. IVÁN GUTIÉRREZ VÁLDEZ
JEFE DE DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO

 **DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO**

RECIBE COPIA 25-OCT-2011

Palacio Municipal S/N, Col. Centro Lerna, Estado de México C.P. 52000 Tel.: (01 728) 285 1147, 285 1189

ANEXO 1. Notificación dirigida al representante de la Asociación de Colonos del Conjunto Hacienda Santa Clara donde se le ordena el retiro voluntario de los elementos colocados (rejas, plumas, trafitambo y caseta de vigilancia) en la vía pública que da acceso al conjunto urbano. Fuente: Oficio DDU/417/2011. Departamento de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Lerna.



H. Ayuntamiento de Lerma
2009-2012

"2012. Año del Bicentenario de 'El Ilustrador Nacional'"



DEPENDENCIA: PRESIDENCIA MUNICIPAL.
DIRECCIÓN DE DESARROLLO URBANO.
NUMERO DE OFICIO: DDU/235/2012.

ASUNTO: EL QUE SE INDICA.

LERMA, MEXICO; A 08 DE JUNIO DE 2012.

C.
AVENIDA SANTA CLARA No. 1035, CONJUNTO URBANO
HACIENDA SANTA CLARA, LERMA, MEXICO.
P R E S E N T E .

Sirva este medio para enviarle un cordial saludo, derivado de su queja de fecha veintitrés de septiembre del año dos mil once y con fundamento a lo establecido en el resolutivo SEGUNDO de la Resolución de fecha ocho de mayo del año dos mil doce, emitida por el Síndico Municipal de Lerma, relacionado con el Recurso de Inconformidad con número de expediente **PML/SM/RI/004/12**, promovido por ustedes, esta autoridad deja sin efectos el contenido del oficio No. 417 de fecha 21 de octubre de 2011. Se anexa copia de la Resolución y oficio adjunto en seis fojas en total.

Quedo de Usted, para cualquier duda o aclaración.


ATENTAMENTE


ARQ. IVÁN GUTIÉRREZ VALDEZ
DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO
DEL AYUNTAMIENTO DE LERMA, MÉX.

IGV.

DIRECCIÓN DE
DESARROLLO URBANO

ANEXO 2. Oficio DDU/235/2012 donde el titular de la Dirección de Desarrollo Urbano, notifica al ciudadano que interpuso la denuncia que el C. Síndico de Lerma "dejó sin efectos el dictamen DDU/417/2011."


GOBIERNO DEL
ESTADO DE MÉXICO


Tribunal de lo
Contencioso
Administrativo del
ESTADO DE MÉXICO

JUIICIO ADMINISTRATIVO 443/2012
Y OTROS.

VS
SINDICO MUNICIPAL DE LERMA.

Magistrado: Lic. José Salim Modesto Sánchez Jalili,
Proyectista: Lic. Irais Paz Becerra Solís

Toluca, México, dieciocho de septiembre del año dos mil doce.

Vistos para resolver los autos del juicio administrativo número
443/2012, promovido por

todos por su propio derecho, en contra del
SINDICO MUNICIPAL DEL LERMA, y;

RESULTANDO

PRIMERO.- Mediante el escrito presentado el cuatro de julio del
año dos mil doce, ante esta Primera Sala Regional del Tribunal de
lo Contencioso Administrativo del Estado de México

todos por su propio
derecho, demandaron del SINDICO MUNICIPAL DEL LERMA, la
invalidez de la resolución de fecha ocho de mayo del año dos mil

12

cual le notifique a los actores esta nueva determinación conforme
a los artículos 25 fracción I y 26 del Código Adjetivo de la materia
realizándolo en un término de cinco días hábiles posteriores de
aquel a que cause ejecutoria la presente sentencia, y en un
diverso de dos días hábiles posteriores de fenecido al plazo
anterior informe a esta Sala regional su cumplimiento.

Por lo expuesto y fundado, se

RESUELVE

PRIMERO.- Se declara la invalidez de la resolución de fecha ocho
de mayo del año dos mil doce, emitida dentro del recurso de
inconformidad número PML/SM/RI/004/12, emitida por el Síndico
Municipal de Lerma.

SEGUNDO.- Notifíquese personalmente a los actores en el
domicilio señalado para tales efectos y mediante oficio a la
autoridad demandada.

13

GOBIERNO DEL
ESTADO DE MÉXICO

Tribunal de lo
Contencioso
Administrativo del
ESTADO DE MÉXICO

Así lo resolvió y firma el Magistrado de la Primera Sala Regional
del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado de
México, ante el Secretario de Acuerdos, que autoriza y da fe

MAGISTRADO
JOSÉ SALIM MODESTO
SÁNCHEZ JALILI
JSMS/JS/2012/09

SECRETARIO
SALVADOR VALLE
SANTANA

ANEXO 3. Aspectos de la admisión y posterior resolución del juicio administrativo 443/2012 en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado de México, TRICA, donde se declara la invalidez de la actuación del C. Síndico Municipal de Lerma.



"2014.- Año de los Fortalecidos de Toluquense"

ASUNTO: CERTIFICACIÓN

LIC. TOMAS GARCÍA VILLAR, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO, DE LERMA, MÉXICO

CERTIFICA

EN ACTA QUE A LA LETRA DICE AL MARGEN: QUINGUAGÉSIMA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO AYUNTAMIENTO "2013 - 2015", UN SELLO CON EL ESCUDO DEL MUNICIPIO DE LERMA, CON LEYENDA AYUNTAMIENTO "2013-2015".

EN SU CONTENIDO, EN LA CIUDAD DE LERMA DE VILLADA, LERMA, ESTADO DE MÉXICO SIENDO LAS DIECIOCHO HORAS CON QUINCE MINUTOS DEL CUATRO DE MARZO DEL AÑO DOS MIL CATORCE, EN CUMPLIMIENTO A LOS DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 115 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS 112, 113, 116 Y 117 Y DEMÁS RELATIVOS Y APLICABLES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO 19, 20, 26, 27, 28, 29, 30 Y DEMÁS RELATIVOS Y APLICABLES DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL DEL ESTADO DE MÉXICO ENCONTRÁNDOSE PRESENTES EN LA SALA DE CABILDOS DE ESTA MUNICIPALIDAD LOS MIEMBROS DEL AYUNTAMIENTO DE LERMA, ESTADO DE MÉXICO PARA EL TRIENIO "2013 - 2015" LOS C. C. PRESIDENTE MUNICIPAL CONSTITUCIONAL FRANCISCO JAVIER ERIC SEVILLA MONTES DE OCA, SÍNDICO GIOVANNI VILLAVICENCIO TROCHE, PRIMER REGIDOR, SAÚL GARCÍA GONZÁLEZ, SEGUNDA REGIDORA, ANAYANSSI MORENO PELAYO, TERCER REGIDOR, FRANCISCO YÁÑEZ HENRIK, CUARTO REGIDOR, GASPAS SECUNDINO VILLAVICENCIO, QUINTO REGIDOR, ANTONIO REYES DE JESÚS, SEXTA REGIDORA, FABIOLA GUTIÉRREZ NICOLÁS, SÉPTIMO REGIDOR, JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ PÉREZ, OCTAVO REGIDOR, JESÚS ALEJANDRO CONTRERAS LECHUGA, NOVENO REGIDOR, RUBÉN SÁNCHEZ TIVURCIO, DÉCIMO REGIDOR, BENITO ROJAS HERNÁNDEZ, ASÍ COMO EL SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO, TOMAS GARCÍA VILLAR, POR LO QUE EL PRESIDENTE MUNICIPAL, EN USO DE LA PALABRA Y A EFECTO DE DAR INICIO A LA PRESENTE SESIÓN, INSTRUYO AL SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO PARA PASAR LISTA DE PRESENTES Y VERIFICAR SI EXISTE QUÓRUM LEGAL PARA SESIONAR.

EN LO QUE RESPECTA AL PUNTO QUE NOS OCUPA SE EXTRAE LO SIGUIENTE:

El Secretario del Ayuntamiento informa que se encuentran presentes los DOCE integrantes del Ayuntamiento; por lo que, con fundamento en el artículo 29 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de México, se declara que existe quórum legal para llevar a cabo esta Quingüagésima Tercera Sesión Ordinaria de Cabildo del Ayuntamiento "2013-2015" de Lerma, México.

Los integrantes del Ayuntamiento aprueban, por UNANIMIDAD de votos, el orden del día, por lo que se procede al desahogo de esta Sesión Ordinaria de Cabildo en los términos y forma en que lo dio a conocer el

PALACIO MUNICIPAL S/N COL. CENTRO / LERMA ESTADO DE MÉXICO C.A. 88000 / TEL: 786 888 8800



"2014.- Año de los Fortalecidos de Toluquense"

Los integrantes del Cabildo autorizan, por UNANIMIDAD de votos, al Secretario del Ayuntamiento para omitir la lectura del Acta de Cabildo de la Sesión anterior.

Propuesta del Licenciado Francisco Javier Eric Sevilla Montes de Oca, Presidente Municipal Constitucional, a solicitud del Director de Desarrollo Urbano, para el análisis, discusión, y en su caso autorización, para implementar accesos controlados que no causen ningún derecho a terceras personas y sin fines de comercialización, para subsanar los problemas de inseguridad y los que atraviesan los residentes del Conjunto Urbano, Santa Clara y así poder resguardar la integridad física de los habitantes.

Una vez analizada y discutida la propuesta, los integrantes del Ayuntamiento, por UNANIMIDAD de votos, emiten los siguientes:

ACUERDOS

- PRIMERO.- Se autoriza implementar un acceso controlado en el Conjunto Urbano, Santa Clara, que no causen ningún derecho a terceras personas y sin fines de comercialización, para subsanar los problemas de inseguridad y los que atraviesan los residentes y así poder resguardar la integridad física de los habitantes.
- SEGUNDO.- La autorización deja a salvo los derechos de terceros, que de considerarlo los hagan valer ante las instancias correspondientes, así como para el caso de existir inconformidad sustentada de la mayoría de los habitantes, el presente acuerdo podrá ser revocado a efecto de mantener la paz social.
- TERCERO.- Se instruye a las áreas involucradas llevar a cabo todos los trámites administrativos y jurídicos, a fin de dar cumplimiento al acuerdo en cita.

Propuesta del Licenciado Francisco Javier Eric Sevilla Montes de Oca, Presidente Municipal Constitucional, a solicitud del Director de Obras Públicas, para el análisis, discusión, y en su caso autorización, de la siguiente obra:

Recursos Propios 2014

No.	Nombre de la obra	ubicación
1	Regularización de la electrificación	La Concepción Xochicuautla

Una vez analizada y discutida la propuesta, los integrantes del Ayuntamiento, por UNANIMIDAD de votos, emiten los siguientes:

ACUERDOS

PALACIO MUNICIPAL S/N COL. CENTRO / LERMA ESTADO DE MÉXICO C.A. 88000 / TEL: 786 888 8800



"2014.- Año de los Fortalecidos de Toluquense"

PRIMERO.- Se autoriza la ejecución de la siguiente obra pública:
Recursos Propios 2014

No.	NOMBRE DE LA OBRA	UBICACIÓN	PRESUPUESTO
1	Regularización de la electrificación	La Concepción Xochicuautla	\$200,000.00

SEGUNDO.- Se instruye a las áreas involucradas llevar a cabo todos los trámites administrativos y jurídicos, a fin de dar cumplimiento al acuerdo en cita.

Asuntos Generales

Agotado el orden del día el Presidente Municipal Constitucional hace la siguiente declaración: "A las diecinueve horas con dos minutos del día cuatro de marzo del año dos mil catorce, declaro formalmente clausurada esta Quingüagésima Tercera Sesión Ordinaria de Cabildo del Ayuntamiento de Lerma "2013 - 2015".

LIC. TOMAS GARCÍA VILLAR, Secretario del Ayuntamiento, de Lerma, México

CERTIFICA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 91, fracciones V y X de la Ley Orgánica Municipal en vigor que la presente original consta de OBTRES) fojas útiles, suscritas por su anverso, es fiel reproducción de su original, del que procede y obra en los archivos de la Secretaría del Ayuntamiento, mismo que tuve a la vista y con el cual practiqué cuidadoso cotejo.

SE EXTIENDE LA PRESENTE A LOS CINCO DÍAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL CATORCE.

ATENTAMENTE

LIC. TOMAS GARCÍA VILLAR
SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO

PALACIO MUNICIPAL S/N COL. CENTRO / LERMA ESTADO DE MÉXICO C.A. 88000 / TEL: 786 888 8800

ANEXO 4. Acta de acuerdo de cabildo del Ayuntamiento de Lerma donde se permite implementar accesos controlados sobre una vía pública. Fuente: Visto en expediente electrónico formado con motivo del recurso de revisión 01421/INFOEM/IP/RR/2014.



AYUNTAMIENTO DE LERMA 2016 - 2018

"2016, Año del Centenario de la Instalación del Congreso Constituyente"



ASUNTO: CERTIFICACIÓN

RAÚL BUSTAMANTE JIMÉNEZ, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE LERMA, MÉXICO.

CERTIFICA

EN SU CONTENIDO: EN ACTA QUE A LA LETRA DICE AL MARGEN: VIGÉSIMA CUARTA SESIÓN ORDINARIA DE CABILDO AYUNTAMIENTO "2016 - 2018".

EN SU CONTENIDO: EN LA CIUDAD DE LERMA DE VILLADA, ESTADO DE MÉXICO SIENDO LAS DIECIOCHO HORAS CON CINCO MINUTOS DEL VEINTINUEVE DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS, EN CUMPLIMIENTO A LOS DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 115 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS 112, 113, 116 Y 117 Y DEMÁS RELATIVOS Y APLICABLES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO 19, 20, 26, 27, 28, 29, 30 Y DEMÁS RELATIVOS Y APLICABLES DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL DEL ESTADO DE MÉXICO, ENCONTRÁNDOSE PRESENTES EN LA SALA DE CABILDOS DE ESTA MUNICIPALIDAD LOS MIEMBROS DEL AYUNTAMIENTO DE LERMA, ESTADO DE MÉXICO PARA EL TRIENIO "2016 - 2018" LOS C. C. PRESIDENTE MUNICIPAL CONSTITUCIONAL, JAIME CERVANTES SÁNCHEZ; SÍNDICO MUNICIPAL, NORMA PATRICIA ROMERO VALENCIA, PRIMER REGIDOR, JOSÉ EMMANUEL CRUZ NÚÑEZ, SEGUNDA REGIDORA, SARAHI GUTIÉRREZ SOLANO, TERCER REGIDOR, HILARIO ANTONIO MAYA SALAZAR, CUARTA REGIDORA, MARÍA ARELI SECUNDINO VILLAVICENCIO, QUINTO REGIDOR, RUPERTO ALMEIDA HERNÁNDEZ, SEXTA REGIDORA, LORENA MARTÍNEZ CUTIÉRREZ, SÉPTIMO REGIDOR, GERMAN BECERRIL MARTÍNEZ, OCTAVA REGIDORA, LUCERO CAMACHO MALDONADO, NOVENO REGIDOR, MOISÉS MARÍN TRUJILLO, DÉCIMO REGIDOR, SERGIO MARTÍN BUSTAMANTE GONZÁLEZ, ASÍ COMO EL SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO, RAÚL BUSTAMANTE JIMÉNEZ, POR LO QUE EL PRESIDENTE MUNICIPAL CONSTITUCIONAL, EN USO DE LA PALABRA Y A EFECTO DE DAR INICIO A LA PRESENTE SESIÓN, INSTRUYO AL SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO PARA PASAR LISTA DE PRESENTES Y VERIFICAR SI EXISTE QUÓRUM LEGAL PARA SESIONAR.

EN LO QUE RESPECTA AL PUNTO QUE NOS OCUPA SE EXTRAE LO SIGUIENTE:

Propuesta del Presidente Municipal Constitucional, C.P. Jaime Cervantes Sánchez, a solicitud del Coordinador de Asuntos Jurídicos, para el análisis, discusión y en su caso aprobación para dejar sin efectos el acuerdo recaído en el punto número cinco de la Quincuagésima Tercera Sesión Ordinaria de Cabildo del cuatro de marzo de dos mil catorce.

Una vez analizada y discutida la propuesta, los integrantes del Ayuntamiento, por UNANIMIDAD de votos, emiten los siguientes:

Palacio Municipal S/n Col. Centro
Lerma, Estado de México C.P. 52000
Tel: 728 282 9903



AYUNTAMIENTO DE LERMA 2016 - 2018

"2016, Año del Centenario de la Instalación del Congreso Constituyente"

ACUERDOS

PRIMERO.- Que en cumplimiento a la resolución dictada el veintitrés de marzo de dos mil dieciséis, en el Juicio Administrativo 377/2015, por la Primera Sección de la Sala Superior del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado de México, se deja sin efectos jurídicos el acuerdo dictado en el punto número cinco del Orden del Día de la Quincuagésima Tercera Sesión Ordinaria de Cabildo del cuatro de marzo de dos mil catorce, en el cual se autorizó la implementación de un acceso controlado en el Conjunto Urbano Santa Clara.

SEGUNDO.- Se instruye a las áreas competentes a llevar a cabo todos los trámites administrativos y jurídicos, a fin de dar cumplimiento al acuerdo en cita.

Agotado el orden del día el Presidente Municipal Constitucional hace la siguiente declaratoria: "A las diecinueve horas con diez minutos del día veintinueve de junio del año dos mil dieciséis, declaro formalmente clausurada esta Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de Cabildo del Ayuntamiento de Lerma "2016 - 2018".

RAÚL BUSTAMANTE JIMÉNEZ, Secretario del Ayuntamiento de Lerma, México

CERTIFICA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 91, fracciones V y X de la Ley Orgánica Municipal del Estado de México, que las presentes constan de 02(DOS) fojas útiles, suscritas por su anverso, son fiel reproducción de su original, del que procede y obra en los archivos de la Secretaría del Ayuntamiento, mismo que tuve a la vista y con el cual practique cuidadoso cotejo. DOY FE

SE EXTIENDE LA PRESENTE A LOS TREINTA DÍAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS.

ATENTAMENTE

RAÚL BUSTAMANTE JIMÉNEZ
SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO

Palacio Municipal S/n Col. Centro
Lerma, Estado de México C.P. 52000
Tel: 728 282 9903

ANEXO 6. Acta de acuerdos de cabildo en la vigésima cuarta sesión ordinaria 2016-2018. En este nuevo acuerdo se invalida la implementación de los accesos controlados en el Conjunto Urbano Hacienda Santa Clara. Fuente: Ayuntamiento de Lerma.



COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL ESTADO DE MÉXICO

"2016. AÑO DEL CENTENARIO DE LA INSTALACIÓN DEL CONGRESO CONSTITUYENTE".

VISITADURÍA GENERAL SEDE TOLUCA

EXPEDIENTE: CODHEM/TOL/460/2016

OFICIO: 400C131000/3097/16

TOLUCA, MÉXICO; 28 DE ABRIL DE 2016

Av. HACIENDA SANTA CLARA No. 1035

C.P. 52004, LERMA, MÉXICO

P R E S E N T E

La Comisión de Derechos Humanos del Estado de México recibió su escrito de queja en el cual refirió hechos violatorios a derechos humanos en su agravio, atribuibles a servidores públicos del H. Ayuntamiento de Lerma. Dicho escrito se registró con el número de expediente indicado al rubro.

Por tal motivo, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 13 fracciones I y III de la Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México, se **determinó admitirlo**, por lo que de inmediato se iniciarán las investigaciones y trámites que correspondan.

Les informo que corresponde al **Licenciado Juan Gabriel Caballero Sibaja, Visitador Adjunto**, otorgar seguimiento a su queja, por lo que solicito mantener comunicación constante y tendremos mucho gusto en atenderlo en la dirección y números telefónicos citados al calce del presente documento.

Por otro lado, hago de su conocimiento que los artículos 53 de la Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México y 42 del Reglamento de esta Comisión disponen que la presentación de su queja ante este Organismo no afectará el ejercicio de otros derechos y medios de defensa contemplados en la Ley, ni interrumpirá sus plazos de prescripción, de caducidad o de preclusión. No omito manifestarle que las actuaciones ante esta Defensoría de Habitantes son gratuitas y no es indispensable la asesoría profesional de abogados y/o representantes.

Sin otro particular, le reitero a usted la seguridad de mi más atenta y distinguida consideración.

ATENTAMENTE

LIC. VÍCTOR LEOPOLDO DELGADO PÉREZ

VISITADOR GENERAL

VA/JCS/MRGG

Av. Doctor Nicolás San Juan No. 113, Col. Ex - Rancho Cuauhtémoc, C.P. 50010, Toluca, Estado de México.

www.codhem.org.mx
Tel. (01 722) 2 36 05 60

ANEXO 7. Admisión de la queja ante la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México, CODHEM, con número de expediente: CODHEM/TOL/460/2016.

PERFIL CURRICULAR

Jesús Adrián Mendoza Hernández

Arquitecto por la División de Ciencias y Artes para el Diseño, UAM-Azcapotzalco (1990-1995).

Desde 1989 ha participado en el diseño y desarrollo (como colaborador, coautor o independiente) de proyectos ejecutivos en distintos géneros arquitectónicos (residencial, oficinas, comercios, escuelas, clínicas y hospitales, edificios públicos) y de diseño urbano, así como en la supervisión y ejecución de obra pública y privada. De manera paralela incursionó en la divulgación de la arquitectura mexicana y de sus creadores, algunas veces como editor, coautor, curador o conferencista.

Recientemente (a partir de 2010) participa en la investigación, cuyas líneas versan en temas urbano-sociales y del gremio arquitectónico. Profesor de Dibujo y de Historia de la Arquitectura y Urbanismo en México en el Instituto Universitario del Estado de México, IUEM, campus Metepec.

Referencias bibliográficas:

Artículo de investigación: “Expresión de las identidades en el espacio público de Lerma, Estado de México” en el Anuario de Espacios Urbanos 2016, ISSN: 1665-1391 – N° 23, CYAD, UAM Azcapotzalco. Pag. 183-202. Autor.

Artículo de investigación: “Caso de estudio. Plaza revitalizada: Plaza La Aguilita” en Espacio Público: aprendiendo en la plaza urbana 2016, ISBN: 978-607-28-0704-4, Posgrado en Diseño, CYAD, UAM Azcapotzalco. Pág. 31-60. Coautor.

Artículo de divulgación: “Sustentabilidad y competitividad en la colonia San Rafael” en Economía y Cultura: críticas, emprendimientos y solidaridades, 2016, ISBN 978-607-28-0658-0, UAM/UACM. Pag. 159-169. Coautor.

Reseña del libro: “Las instituciones de educación superior en la centralidad metropolitana de la Ciudad de México” en el Anuario de Espacios Urbanos 2015, ISSN: 1665-1391 – N° 22, CYAD, UAM Azcapotzalco. Pag. 281-285. Autor.

Nota crítica: “Desarrollo Urbano y Movilidad Sustentable. La autogestión de la movilidad en el desarrollo urbano actual” en el Anuario de Espacios Urbanos 2015, ISSN: 1665-1391 – N° 22, CYAD, UAM Azcapotzalco. Pag. 287-297. Coautoría con Alma Olvera.

Autor del libro: *Arquitectos Mexiquenses*, JC Impresores, México, 2010. 106 páginas. Autor.

Coautor del libro: *Ya Soy Arquitecto, ¿Ahora qué hago?*, JC Impresores, México, 2006. 108 páginas.

Coautor con E. Langagne.

Compilador y coautor en el libro: *La Ciudad que Todos Queremos*, JC Impresores, México, 2003. 100 páginas. Compilador.

Coeditor del libro: *+Arquitectura, +Salud*, Sociedad Mexicana de Arquitectos Especializados en Edificios de Salud, SMAES. 2013. 202 páginas. Autor: E. Langagne.

Editor del libro: *Propuestas para una Mejor Calidad de Vida en la Ciudad de México*, Fundación ICA, México, 2005. 220 páginas. Autores: B. Ramírez y E. Langagne.

Autor del Capítulo 3 del libro: *Génesis de los Edificios de Salud*, Sociedad Mexicana de Arquitectos Especializados en Edificios de Salud, SMAES. 2000. 216 páginas. Autor. E. Langagne.